SKRZYDŁA I MOTOR



23 (259) ROK VI
3 – 9 CZERWCA 1951
CENA 60 gr

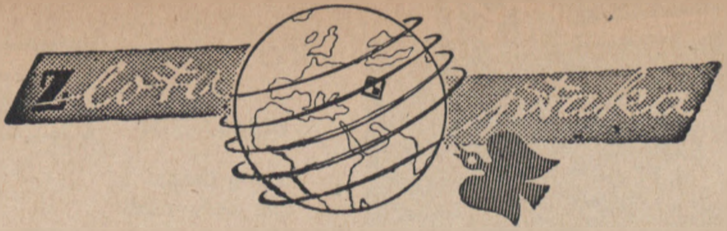
KRYTYKUJCIE ŚMIAŁO!

Co tydzień ukazuje się nowy numer naszego tygodnika, przynosząc obok innych materiałów — także liczne listy naszych korespondentów, w których krytykują oni śmiało i rzeczowo różne wypadki niedociągnięć w pracy poszczególnych ogniw terenowych czy pracowników Ligi Lotniczej. Krytyka korespondentów spełnia bardzo donosłą rolę — ona to jest czynnikiem usprawnienia naszej pracy. Niedocenianie krytyki, warcholstwo, samowola prowadzą nieuchronnie do takich wypadków, jakie miały np. miejsce w Gryficach, gdzie Biuro Polityczne Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej wydało polecenie usunięcia z partii i postawienia przed sąd kilku byłych członków komitetu partyjnego za karygodne naruszenie praworządności ludowej i wrogi, obcy Państwu Ludowemu stosunek do pracującego chłopa, a kilku innym działaczom PZPR postanowiło udzielić nagany za lekceważący, obojętny stosunek do skarg, napływających z terenu i do potrzeb ludzi pracy. Winnych przekroczeń postawiono przed sądem, który wymierzył im surową karę.

Wypadki w Gryficach powinny odbić się szerokim echem także i na naszym, lotniczym terenie. Powinni zrozumieć je wszyscy, którzy biorą udział w budowie naszego lotnictwa: kierownicy aeroklubów, pracownicy Okręgów LL, instruktorzy w modelarniach, ale także i piloci, członkowie LL, modelarze. Bowiem zdarzają się jeszcze i u nas ludzie, którzy zapominają o swoim podstawowym obowiązku, mianowicie o tym, że to oni są dla członków LL, a nie członkowie dla nich. Są jeszcze tacy np. w Zarządzie Oddziału Miejskiego w Jeleniej Górze, którzy „nie słyszą" głosów krytyki prasowej i nie nadsyłają wyjaśnień, albo tacy, których w ogóle nie obchodzi robota na ich terenie. To Twoja sprawa, Czytelniku! Pisz do nas, krytykuj, pokazuj złe i dobre strony pracy Twojego koła, aeroklubu modelarni.

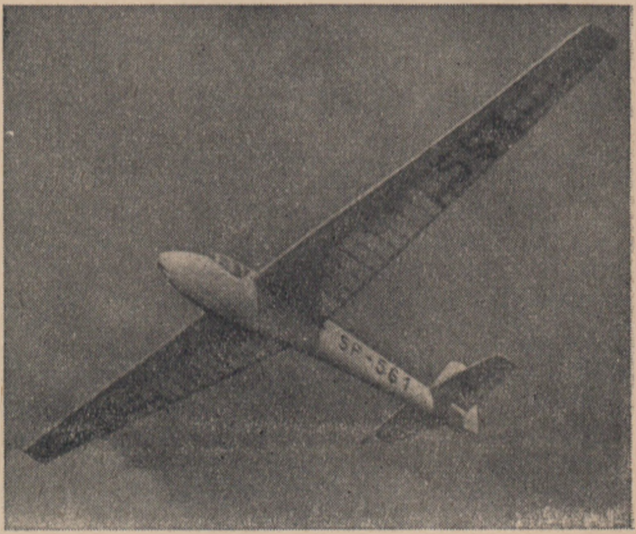
Z funduszów społecznych, które przeznaczone są na szkolenie lotnicze, nie może się zmarnować ani grosz. Kiedy wszyscy staramy się latać lepiej, pracować wydajniej, uczyć się więcej — nie ma i nie może być pobłażania dla tych, którzy nam przeszkadzają, kierując się samowolnymi decyzjami, nadużywając swoich uprawnień, rządząc się jak we własnym folwarku.

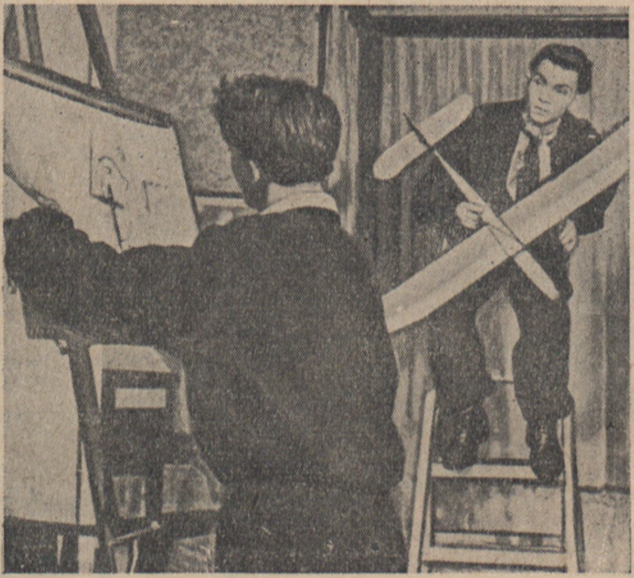
Ty, Czytelniku, jako przyszły pilot, jako zetempowiec, musisz czujnie i bacznie obserwować swój odcinek pracy: czy w zasięg twojego notatnika i ołówka nie wchodzi wróg? Bądź czujny! Krytkuj śmiało! Bij w niego serią celnych liter, ale naprawdę celnych — podawaj nazwisko, datę, cyfry — jesteśmy do Twojej dyspozycji.



W Inowrocławiu w dniu 3 czerwca rozpoczęły się Krajowe Zawody Szybowcowe. Zawody te, poprzedzone dwutygodniowym obozem doskonalącym, są sprawdzianem możliwości naszych szybowników. Sądząc po wynikach uzyskanych podczas trwania obozu, tabela krajowych rekordów szybowcowych powinna się wydatnie uzupełnić.

Foto: WAF





W Lipsku (Niemiecka Republika Demokratyczna) cieszy się ogromnym powodzeniem sztuka radzieckiego autora Sergiusza Michałkowa pt. „Czerwona chusta", wystawiona w Teatrze Młodego Świata. Autor „Czerwonej chusty" przedstawia życie radzieckiej młodzieży, biorącej czynny udział w pracy dla dobra swej socjalistycznej ojczyzny. Na zdjęciu z lewej: młodzi aktorzy pionierzy Walery (Heinz Scholze) i Szura (Franz Hauser) opracowują model szybowca własnego pomysłu przeznaczony na zawody.

Amerykańscy napastnicy w Korei ponoszą ogromne straty w ludziach i sprzęcie. Nie przynoszą im zwycięstwa ani wściekłe ataki na wszystkich odcinkach frontu, ani zbrodnicze, sprzeczne ze wszystkimi zasadami prawa międzynarodowego użycie gazów trujących i broni bakteriologicznej. Bohaterska Armia Koreańskiej Republiki Ludowo - Demokratycznej wespół z ochotnikami chińskimi walczy o zwycięstwo i niepodległość swej ojczyzny. Z prawej — zestrzelony amerykański samolot bombowy.



REDAGUJEMY WSPÓLNIE

WRAŻENIA Z PIERWSZEJ NARADY CZYTELNIKÓW Z REDAKCJĄ SiM-u

W niedzielę, 20 maja bieżącego roku sala Polskich Linii Lotniczych „Lot" wypełniła się czytelnikami i korespondentami SiM-u z terenu Warszawy. Piękny, słoneczny dzień sprawił co prawda, że zabrakło wśród nich większej ilości modelarzy, uczniów Liceum Lotniczego i pilotów z Warszawskiego ALL. A tymczasem zdarza się nieraz, że jeden z drugim obmawia SiM „po kątach", a kiedy organizujemy naradę — nie przychodzi, aby nas otwarcie, po zetempowsku skrytykować.

Atmosfera narady była wesoła, przyjazna i poważna zarazem. Była to przecież narada produkcyjna, taka sama, jakich dziesiątki i setki odbywają się w całym naszym kraju, z tą tylko różnicą, że tam radzą o wydobyciu węgla, wytopie stali czy o wykonaniu planu, my zaś radziliśmy o naszym lotniczym piśmie; o tym, aby było ono lepsze, piękniejsze, pożyteczniejsze, aby lepiej spełniało swą rolę przyjaciela, wychowawcy i organizatora wśród polskiej młodzieży lotniczej.

„Czytelnicy SiM-u! Wasza współpraca przyspiesza budowę socjalistycznych skrzydeł Polski Ludowej!" — głosił transparent w sali, w której odbywała się narada. Obok niej zorganizowano wystawę czasopism lotniczych ZSRR i państw demokracji ludowej oraz wystawę pod tytułem „Jak twój list zamienia się w stronicę SiM-u".

Naradę — jak to się mówi — „zagaił" naczelny redaktor czasopism lotniczych, mjr Windholz. Omówił on historię SiM-u, (przecież to już pięć lat temu wyszedł pierwszy numer naszego pisma), przypomniał pierwsze ośmiostronicowe numery dwutygodnika SiM-u, wreszcie omówił perspektywy na przyszłość.

Aby ułatwić czytelnikom zwrócenie uwagi na nasze najważniejsze braki, zabrali głos niektórzy z redaktorów poszczególnych działów. W krótkich, prostych słowach przedstawili oni pracę swych działów, jasno i szczerze powiedzieli o trudnościach, na jakie napotykają, wreszcie poprosili czytelników o bojową, zetempowską krytykę. Ze szczególną skruchą referowali swoje działy redaktor działu modelarskiego i zastępca redaktora działu technicznego.

Dyskusja, stanowiąca najważniejszy punkt naszej narady, była rzeczywiście bardzo ciekawa. Poruszono w niej chyba wszystkie braki naszego pisma. Mówiono o konieczności wprowadzenia w SiM-ie lotniczego kącika świetlicowego, o sztucznym, napuszonym nieraz języku artykułów i notatek, wysunięto nawet projekt zmiany tytułu pisma na „Skrzydła Młodzieży".

Wszyscy dyskutanci, a było ich prawie tylu, ilu uczestników narady, zwrócili uwagę na dział techniki lotniczej w SiM-ie, nie szczędząc pod jego adresem ostrych słów zasłużonej krytyki. Kol. Czajkowski wysunął wniosek, poparty przez kol. kol. Glassa i Grabskiego, aby dział ten pracował zgodnie z określonym z góry planem oraz aby wprowadzić pewne cykle artykułów, podnosząc jednocześnie ich poziom.

Bardzo żywa dyskusja rozwinęła się wokół modelarstwa lotniczego. Była ona tym ciekawsza, że brali w niej udział zarówno instruktorzy, jak np. kol. Komuda, jak i najmłodsi modelarze, jak np. kol. Ejsmond. I tu wysunięto szereg żądań, jak na przykład: podniesienie poziomu artykułów modelarskich przy równoczesnym uprzystępnieniu ich formy. Chciałbym, aby artykuły w SiM-ie były pisane tak, jak w książkach radzieckiego uczonego Perelmana — powiedział kol. Czajkowski. Zabierali głos wszyscy — zetempowcy, harcerze, piloci. Burzliwe oklaski nagrodziły wypowiedź inż. Leji i kol. Płońskiego, który powiedział:

— Uważam, że SiM za mało uwagi poświęca spadochroniarstwu. A to jest przecież sport młodzieży!

Nie brakło także bojowych wypowiedzi krytycznych, jak kol. Czajkowskiego o pracy Warszawskiego Okręgu LL.

Po zakończeniu dyskusji został odczytany reportaż z narady, który właśnie czytacie, napisany przez

(dok. na str. 356)



Czy pamiętacie pierwsze, ośmiostronicowe numery SiM-u? Przez pięć lat swego istnienia SiM zmienił się pod wieloma względami, razem z Wami przechodził trudne okresy przezwyciężania własnych błędów, wyrósł na Waszego prawdziwego przyjaciela i doradcę — mówił do zebranych na początku narady redaktor naczelny czasopism lotniczych.



Śmiało, po ZMP-owsku krytykowali SiM uczestnicy narady. Wypowiedzi, mające na celu zapobieżenie brakom naszego lotniczego tygodnika, dostarczyły redaktorom wszystkich działów SiM-u wielu cennych wskazówek. Wyżej: kol. Jacek Ejsmond krytykuje dział modelarski. „W SiM-ie powinien być lotniczy kącik świetlicowy" — powiedziała kol. Eliza Kalicka. Poniżej — dyskusja w czasie przerwy w naradzie.



(dok. ze str. 355)

jednego z członków kolegium redakcyjnego i po dokonaniu poprawek zatwierdzony przez czytelników.

* * *

Nasza narada dała nam, to znaczy redakcji, bardzo wiele cennego materiału, który będziemy wykorzystywać w naszej pracy. Była też pożyteczna i dla Was, to znaczy czytelników, gdyż mieliście sposobność zapoznać się z pracą redakcji, no i przede wszystkim wskazać w piśmie błędy, których postaramy się na przyszłość unikać.

— Dziękuję redakcji w imieniu czytelników za zorganizowanie narady — powiedział na zakończenie kol. Płoński. — Chcemy, aby tych narad było więcej. Będzie więcej!

Narada warszawska była pierwszą z serii narad z czytelnikami, które już w najbliższym czasie będą się odbywać w całej Polsce. Będą one jeszcze ściślejszym, jeszcze mocniejszym powiązaniem czytelników z pismem, pomogą w zwiększeniu roli naszego pisma w realizacji Lotniczej Sześciolatki, stanowiącej ważny odcinek narodowego frontu walki o pokój i Plan Sześcioletni.

(WIG)

WYNIKI JUBILEUSZOWEGO KONKURSU TYGODNIKA „SKRZYDŁA I MOTOR"

Konkurs jubileuszowy wzbudził wielkie zainteresowanie wśród szerokich rzesz naszych czytelników. Liczne odpowiedzi wyrażały różnorakie opinie o tym, jak SiM pomaga w pracy i co jeszcze trzeba zrobić, żeby lepiej pomagał.

Odpowiedzi nadsyłali piloci aeroklubów, modelarze, uczniowie z zawodowych szkół technicznych, studenci, członkowie wiejskich Kół LL. Cała lotnicza brać wzięła udział w konkursie, dając raz jeszcze dowód, jak bliskie jest jej nasze pismo.

Nadesłane wypowiedzi były surowe. Autorzy wypowiedzi pisali śmiało o naszej pracy, ostro krytykowali to, co uważali za niesłuszne, pochwalali dobrą robotę. Każdy chwytał za pióro i pisał o tym, jak SiM pomaga mu w pracy, jak spełnia swoją rolę pisma lotniczego i co trzeba jeszcze zrobić, aby ta pomoc była jeszcze lepsza.

Wśród wielu setek nadesłanych odpowiedzi na konkurs nie było ani jednej złej i jury konkursu miało wiele pracy, aby sprawiedliwie rozdzielić nagrody za najlepsze odpowiedzi.

* * *

Pierwszą nagrodę — aparat fotograficzny przyznano kol. **Władysławowi Kóleczko** ze Stalowej Woli.

Drugą nagrodę — przelot samolotem PLL „Lot" — otrzymał kol. **Tadeusz Sochacki** z Warszawy, ul. Miedziana 4A.

Trzecią nagrodę — biblioteczkę lotniczą, składającą się z 14 książek — otrzymał **Józef Szczotka** z Węgierskiej Góry, pow. Żywiec. Na biblioteczkę składają się następujące książki: „W służbie ojczyzny", „Na amerykańskich lotniskach", „Samoloty w walce", „Na zwycięskim szlaku", „Lotnictwo ZSRR", „ABC szybownictwa", „Rakieta", „Szybownictwo", „Modele latające", „Mikromodele", „Oblatywanie modeli latających", „Oblatywacze", „Myśliwiec", „Szkoła małego lotnictwa".

Pozostałe nagrody w kolejności otrzymali:

IV nagrodę — silniczek do modeli latających — **Tomczyk Wil.** z Zawiercia. (Kolegę Tomczyka prosimy o podanie dokładnego adresu, celem przesłania nagrody).

V — Komplet cyrkli — **Witold Klimowski**, wieś Chodel, pow. Lublin.

VI — Cztery książki z biblioteczki Ligi Lotniczej: „Rakieta", „Szkoła małego lotnictwa", „Myśliwiec", „Na amerykańskich lotniskach" — otrzymuje kol. **Antoni Zyzik** — Zawadzkie, ul. Opolska Nr 55.

VII nagrodę — trzy książki z biblioteczki LL: „Myśliwiec", „Oblatywacze", „Na amerykańskich lotniskach". — otrzymuje kol. **Stanisław Komińczyk** — Międzyrzec Podlaski, ul. Polna 28.

VIII nagrodę — dwie książki z biblioteczki LL: „ABC szybownictwa" i „W służbie ojczyzny" — otrzymuje kol. **Stanisław Matosek** — wieś Łękawice, pow. Mińsk Mazowiecki.

IX nagrodę — roczną prenumeratę SiM-u — otrzymuje kol. **Witold Kalasiński** ze szkoły ogólnokształcącej w Dęblinie.

X nagrodę — książkę „Na zwycięskim szlaku" — otrzymał kol. **Andrzej Bekier** z Chorzowa, Pl. Mickiewicza 4.

XI nagrodę — książkę „Oblatywanie modeli latających" — otrzymał kol. **Wiesław Wilk** z Częstochowy, ul. Armii Ludowej 67.

XII nagrodę — książkę „Oblatywanie modeli latających" — kol. **Andrzej Wolski** z Radomia, ul.Broni 4.

XIII nagrodę — półroczną prenumeratę SiM-u — kol. **Jan Wojtkiewicz** z Białogardu, ul. Lindego 16.

XIV nagrodę — kwartalną prenumeratę SiM-u — kol. **Michał Strutyński**, wieś Szkółki, woj. Bydgoszcz.

XV nagrodę — książkę z biblioteki LL — kol. **Edward Ryśniewski** z Koszalina. (Kolegę Edwarda prosimy o podanie dokładnego adresu).

XVI nagrodę — książkę z biblioteczki LL — kol. **Andrzej Lipczyński** — Ełk, ul. Słowackiego 37.

XVII nagrodę — książkę z biblioteczki LL — kol. **Jerzy Machaliński** z Działdowa, pl. Stalina 13.

XVIII, XIX i XX nagrodę — miesięczną prenumeratę SiM-u — otrzymują: kol. kol. **Renard Galbarczyk** z Lubania Śląskiego, ul. Łużycka 46a, **Janusz Nowaczyński** z Krakowa, ul. Kopernika 23a i **Jacek Ejsmond** z Warszawy, ul. Hołówki 3.

Koledzy z Warszawy proszeni są o przybycie do naszej redakcji w celu odebrania przyznanych nagród. Kolegom spoza Warszawy nagrody zostaną przesłane pocztą.

* * *

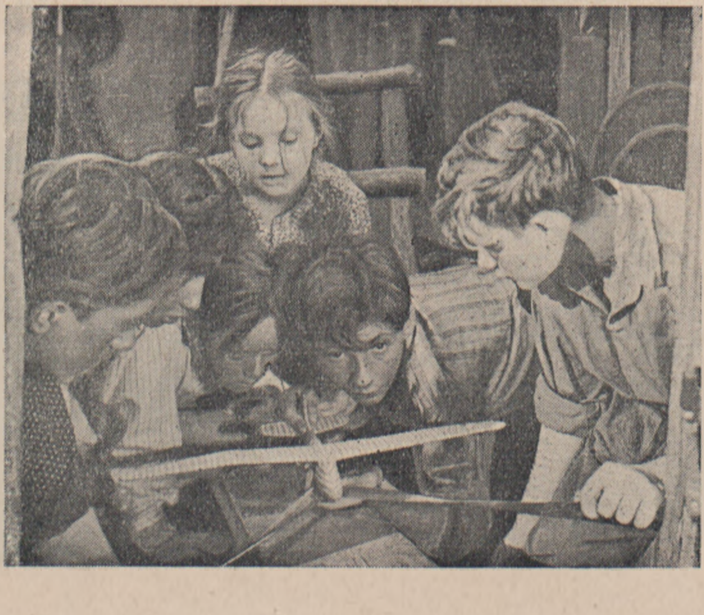
Jedną z najlepszych jest odpowiedź kol. Władysława Kóleczko, której fragmenty podajemy poniżej:

„Dla mnie SiM w pracy lotniczej jest najlepszym przyjacielem i pomocą. Jestem przewodniczącym Oddziału LL, pilotem szybowcowym i przodownikiem modelarskim. W SiM-ie znajduję wskazówki dla mojej pracy w Oddziale oraz interesujące mnie materiały o lotnictwie. Każdy nowy numer SiM-u, to nowe wskazówki w pracy, wiadomości z terenu, nowe doświadczenia i wyniki pracy innych kół i oddziałów LL, praca i doświadczenia bratniej organizacji lotniczej Związku Radzieckiego DOSAW. Przy pomocy SiM-u przeprowadzam szkolenie ogólnolotnicze. Na podstawie materiałów z SiM-u opracowuję pogadanki lotnicze, szkolę się sam, w końcu poznaję historię lotnictwa. Dzięki SiM-owi mogę stale podnosić poziom swoich wiadomości lotniczych.

Jakim powinien być SiM, aby lepiej pomagał Ci w pracy?

— Częściej winno być omawiane zagadnienie planowania pracy w kołach, więcej należy pisać o pracy innych kół, krytykować ostro to co jest złe i szkodliwe w naszej pracy. Każdy przejaw nieróbstwa i biurokracji należy piętnować". **(W)**

Pierwszy start — to wielkie przeżycie dla młodego pilota; jeśli chcecie dowiedzieć się, jak wygląda on na szybowisku LL, pójdźcie na film „Pierwszy Start". Niżej: zdjęcie z „Pierwszego Startu".





POLSCY PISARZE XIX WIEKU O LOTNICTWIE

W drugiej połowie XIX wieku lotnictwo w Polsce wyszło, jakbyśmy to określili, z okresu niemowlęcego i zaczęło torować sobie drogę dalszego rozwoju ale już na bazie konkretnych doświadczeń i prób.

Wielu z Was przypomina sobie z pewnością (mówiliśmy o tym uprzednio), że myśl człowieka przerzuciła się szybko z aparatu latającego lżejszego od powietrza to jest balonu, na cięższy od powietrza aeroplan (tak wówczas nazywano samoloty).

O ile uprzednio zagadnieniem żeglugi powietrznej interesowało się wyłącznie szczupłe grono uczonych, to w wymienionym okresie zainteresowanie lataniem znacznie wzrosło i objęło swym zasięgiem znacznie szersze warstwy społeczeństwa.

„Żegluga powietrzna" stała się wyjątkowo atrakcyjnym tematem dla dziennikarzy, publicystów i pisarzy, którzy w różnego rodzaju publikacjach usiłowali przewidzieć przyszłość tego nowego rewolucyjnego jak na owe czasy wynalazku. Przyszłość lotnictwa przewidywano czasami dość trafnie.

Trzeba Wam wiedzieć, że na temat rozwoju lotnictwa zabierał głos również nasz wielki publicysta i pisarz Bolesław Prus w swoich popularnych „Kronikach".

„Sprawa żeglugi powietrznej — pisał on między innymi w Kronice Tygodniowej Kuriera Warszawskiego (nr. 269 z 1884 roku) — jest nie tylko zagadnieniem technicznym, ale i najdawniejszą tęsknotą ludzkości. Życie nasze jest pełne cierniów, a wszystkie one wydają się nam ziemskie. Wszystkim nam wydawało się po trochu, że opanować atmosferę znaczy to samo, co zmienić warunki ludzkiego bytu. Na pierwszą też wiadomość o wynalazku pp. Krebsa i Renarda dzienniki krzyknęły, że ludzkość oczekują wielkie zmiany.

Może i nie tak wielkie.

Przede wszystkim szukać sposobu kierowania balonami jest to od razu stawiać zadania wbrew naturze. Balon jest lżejszy od powietrza, tymczasem ptaki i owady, które posiadają zdolność latania i kierowania się w powietrzu, są od niego cięższe.

Pod tym względem natura daje nie tylko wskazówkę, jaka ma być przyszła machina latająca, ale nawet uczy: jaką być nie powinna. Wynalazcą balonów, to jest machin lżejszych od powietrza nie jest bynajmniej Mongolfier ani Charles, ale — mały pająk, który przędzie nici babiego lata i za pomocą nich bawi się w powietrzną żeglugę. Nici te pływają w atmosferze, tak właśnie, jak nasze balony i — właśnie dlatego idą nie tam, gdzie chce pająk, ale tam, gdzie je wiatr unosi.

Zdaje się więc, że i ludzkość niedaleko zajedzie „balonem" i musi postarać się o ciężką machinę latającą...

Przypuśćmy jednak, że już ją wynalazła i że od tej pory będzie równie łatwo podróżować powietrzem jak i koleją żelazną. Cóż dalej? Czy staniemy się doskonałymi?... Dziś już wyścignęliśmy konia i robimy konkurencję wielorybowi, a jutro spróbujemy się z ptakami. Jeżeli nie poprawiło nas pierwsze i drugie, cóż pomoże trzecie?

Tu znowu natura ostrzega nas, że — nie pomoże.

Czy między istotami latającymi są tylko gołębie, a nie ma jastrzębi? Czyliż jutrzejsza machina latająca będzie posłuszna tylko uczciwym i mądrym, nie zaś głupcom i łotrom? Kto będzie miał dużo pieniędzy, będzie latał wysoko jak kondor, kto mało — nie o wiele prześcignie wróbla, a kto nic — będzie chodził po ziemi jak gęś domowa".

Jak z tego widzimy. Prus nie przyjmował nowego wynalazku ze zbyt wielkim entuzjazmem. Zastanawiając się, czy wśród latających są tylko gołębie a nie ma jastrzębi i czy samolot posłuszny będzie tylko uczciwym i mądrym a nie głupcom i łotrom, miał rację, że lotnictwo w rękach ludzi uczciwych i prostych będzie służyło sprawie postępu i pokoju, a w rękach bogatych — sprawie śmierci i zniszczenia.

Dziś na przykładzie lotnictwa Związku Radzieckiego i krajów obozu pokoju, a między innymi i Polski oraz lotnictwa krajów kapitalistycznych widzimy aż nadto wyraźnie sens rozważań Prusa.

Bolesław Prus — obserwując następnie loty balonów i pierwsze skoki spadochronowe w Warszawie poddawał wątpliwości znaczenie tego rodzaju eksperymentów. O skokach Szymańskiego w stolicy tak pisze między innymi (Kronika Tygodniowa, Kurier Codzienny nr 132 z roku 1893):

„Gdyby p. Szymański wzniósł się balonem, aby uratować życie człowiekowi naprzykład zawieszonemu na wieży... Gdyby przynajmniej—badał atmosferę w górnych warstwach i dlatego przez kilka minut czuł pod nogami przepaść, która go za lada fałszywym ruchem pochłonie, ha!...

Ale dziś jego odwaga jest talentem jałowym: pięknem dla piękna, sztuką dla sztuki, więc wywołuje uczucie, w którym podziw miesza się z gorzkim zakłopotaniem.

Tłum z Promenady do Mokotowa zawsze woli pełzać na własnych nogach, co jest i bezpieczniej i praktyczniej; takim zaś, którzy mają pociąg do wzlatywania nad ziemię, zachęta wcale nie potrzebna".

* * *

Zupełnie innego zdania co do przyszłości latania był Władysław Umiński, który w roku 1894 opracował i wydał książkę „O żegludze powietrznej". — Książka ta, o objętości 121 stron z 36 ilustracjami obejmowała następujące części: balony (aerostaty)— lot ptaków — maszyny latające i baterya gazowa do celów aerodynamiki. Trzeba przyznać, że książka ta zyskała sobie od razu popularność, czego dowodem są jej dwa wydania. „Żegluga powietrzna" jest obecnie „białym krukiem".*

Ciekawe jednak, że choć książka mówi o balonach, Umiński jednak przepowiada w niej przyszłość samolotom.

Należy zaznaczyć, że Umiński był wyjątkowo płodnym pisarzem, zajmującym się tematyką lotniczą. Jeszcze w roku 1893 napisał książkę „Balonem do bieguna", w której opisał wyprawę polskiego inżyniera Gromskiego na balonie „Polska" do bieguna południowego. Balon ten był poruszany silnikiem parowym. Oczywiście cała opowieść była fantazją autora.

Wiemy jednak, że zamiar dotarcia do bieguna balonem został zrealizowany w 1927 r. (Amundsen); fantazja autora była trafna. Książka była wyjątkowo popularna i rozdawana młodzieży szkolnej jako nagroda za dobrą naukę. Przetłumaczono ją nawet na języki obce.

Władysław Umiński napisał ogółem około 30 książek dla młodzieży, gdzie puszczając wodze swej fantazji, przewidział wiele późniejszych wynalazków. Między innymi w książce napisanej w 1895 roku pt. „Przędziwo" znajdujemy ciekawą nowelę, w której opisana jest wyprawa szybowcowa dwóch Polaków. W noweli tej pt. „Z Warszawy do Konstantynopola" Umiński przewidział rozwój sportu szybowcowego i dość dokładnie opisał szybowiec.

Należy też przypuszczać, że wprowadził on do polskiego słownictwa lotniczego po raz pierwszy wyraz „samolot" w jego obecnym znaczeniu. Przemawiają zresztą za tym jego książki, a przede wszystkim napisana później ciekawa powieść pt. „Samolotem naokoło świata".

W powieści tej Umiński opisał wyprawę samolotem do bieguna północnego, który zaopatrzony był w płozy czyli narty, co pozwoliło lądować maszynie na śniegu. Wiemy, że ta fantazja autora znalazła w okresie międzywojennym urzeczywistnienie. W książce tej opisał poza tym Umiński lot na Mount Everest, lot na wysokości 16 tys. metrów z szybkością 600 km/godz oraz lot żaglowy. Z tego widzimy, że autor w swych pisarskich fantazjach nic nie przesadził — zagadnienia te zostały w kilkanaście lat później praktycznie zrealizowane.

Władysław Umiński wniósł swym piórem i bujną fantazją wiele w dzieło popularyzacji lotnictwa wśród społeczeństwa polskiego — zresztą nie tylko piórem.

W 1895 roku założył Umiński kółko lotnicze, do którego należał między innymi także znany nam już Czesław Tański. Poza tym wygłaszał liczne odczyty propagandowe o lotnictwie, ilustrując je filmem.

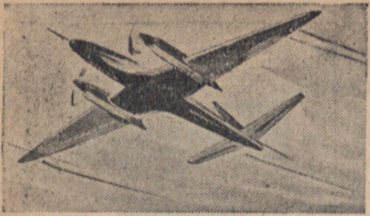
Władysław Umiński jako pisarz i popularyzator wiedzy o lotnictwie pod koniec XIX wieku przeszedł do dziejów naszego lotnictwa.

JERZY KONIECZNY



---

* Jeden egzemplarz pierwszego wydania znajduje się obecnie w bibliotece Redakcji Czasopism Lotniczych.



PAMIĘTNY LOT Z „PRAWDĄ"

Wiele razy Siemienkow słyszał przez radio i czytał w gazetach jaką radość sprawiały partyzantom i ludności na terenach okupowanych — prawdziwe wiadomości z kraju. A w tym roku przypadkowo spotkał się z człowiekiem, który trzymał w rękach jedną z gazet, zrzuconych niegdyś z jego samolotu.

Siemienkow przebywał na wczasach w sanatorium wojskowym. Pewnego dnia poszedł rano po gazetę. Jeszcze ich nie było, lecz oczekiwano ich przybycia w każdej chwili. Stojący obok Siemienkowa człowiek ubrany tak jak wszyscy kuracjusze wojskowego sanatorium w pasiastą pyjamę i biały kapelusz panamski, powiedział:

— Nie mogę rozpocząć dnia, póki nie przeczytam „Prawdy".

— Zupełnie zrozumiałe — zgodził się Siemienkow — jest to przyzwyczajenie wielu ludzi.

— Oczywiście przytaknął tamten. — Ale ja niegdyś przeżyłem długotrwałą, jeżeli można się tak wyrazić, głodówkę gazetową i z „Prawdą" wiąże się u mnie wielkie zdarzenie życiowe...

W początkach wojny byłem dowódcą małego oddziałku partyzanckiego w Smoleńskim. Żyliśmy oczywiście w lesie. Oddział sklecony został już podczas wojny, tak że nic nie zostało zawczasu przygotowane — ani ciepłe ziemianki, ani zapasy żywnościowe. Marzliśmy więc i głodowaliśmy — jednym słowem nacierpieliśmy się. I jeszcze jedna bieda: nie mieliśmy wówczas radia i byliśmy całkowicie odcięci od kraju.

Faszyści zapewniali wszystkich, że Moskwa i Leningrad już dawno są przez nich zajęte, że „u Rosjan brak karabinów i walczą oni przy pomocy kijów" i że „Hitler przyjął defiladę wojsk niemieckich na Placu Czerwonym".

Nie wierzyliśmy hitlerowcom, ale prawdy również nie znaliśmy.

I oto pewnego dnia przyszedł ze wsi nasz wywiadowca. „Towarzyszu dowódco — mówił — dzisiejszej nocy całą wieś zasypano z samolotu gazetami". Coś mnie poderwało: „A wziąłeś chociaż jedną?" Chłopak uśmiechnął się i wyjął z zanadrza starannie złożoną „Prawdę".

Nawet teraz nie mogę bez wzruszenia wspomnieć o tym. Po raz pierwszy od wielu miesięcy wziąłem do rąk gazetę. Była pognieciona i w dwóch miejscach naderwana. Ale czy to było ważne?

Gazeta „Prawda" z dnia 7 listopada 1941 roku! Na pierwszej stronie — portret towarzysza Stalina i jego przemówienie poświęcone XXIV rocznicy Wielkiej Październikowej Rewolucji Socjalistycznej.

Wszyscy partyzanci zebrali się w okół mnie. Pozwoliłem każdemu potrzymać tę gazetę w ręku. Zaczęli podchodzić po kolei: zdejmuje taki czapkę, wyciera ręce, bierze gazetę i nie wierzy własnym oczom...

Czytaliśmy głośno przemówienie towarzysza Stalina, czytaliśmy je wiele razy. Nawet teraz mogę je powtórzyć na pamięć jak poemat.

Po otrzymaniu tego drogocennego podarku z wolnej ojczyzny, nowa siła wstąpiła w partyzantów. Wysadzano w powietrze transporty, palono składy, niszczono czołgi — na każdym kroku gnębiliśmy faszystów. Oddział nasz rósł z każdym dniem. Przychodzili nowi ludzie — młodzi i starzy, kobiety, wyrostki i dziewczęta.

Biliśmy się dobrze! Wielu partyzantów zostało później odznaczonych orderami i medalami; ja otrzymałem tytuł Bohatera Związku Radzieckiego. Ale wszyscy zdawaliśmy sobie sprawę, że siłę do walki dały nam niezapomniane słowa Wodza.

Gazetę zachowałem do dnia dzisiejszego. Jeszcze w lesie zrobiliśmy dla niej pokrowiec z brezentu. I tak leży dotychczas w moim biurku...

Siemienkow uśmiechał się słuchając słów byłego partyzanta, a potem sam opowiedział o pamiętnym locie nad Smoleńszczyzną zimą 1941 roku. **R. F.**

U·NASZYCH·PRZYJACIÓŁ

PRZODOWNICY LOTNICTWA WOJSKOWEGO

Za dobrą i sumienną obsługę i konserwację sprzętu lotniczego oraz za aktywny udział w racjonalizatorstwie i nowatorstwie grupa lotników radzieckich nagrodzona została odznaką „Przodownika Lotnictwa". Scharakteryzujemy Wam krótko kilku z nich.

Komsomolec, sierżant Zajcew jest strzelcem pokładowym. Odznacza się wielką pilnością i starannością, utrzymuje broń zawsze w idealnym stanie. Ćwiczenia ze strzelania w powietrzu wykonuje zawsze celująco, dzięki stałej, systematycznej pracy nad sobą. Znany jest powszechnie jako aktywny działacz społeczny.

Nazwisko sierżanta Mieszkowa związane jest nierozerwalnie z obrazem wzorowego mechanika lotniczego. Za sumienną i pełną oddania pracę był on już niejednokrotnie wyróżniony przez dowództwo. Jego samolot jest zawsze sprawny technicznie i gotowy do lotu.

Wśród odznaczonych znajduje się jeszcze, wzorowy mechanik silnikowy sierżant Makarenko, pracownik warsztatów lotniczych sierżant Gribczuk, naczelnik radiostacji podoficer Astachow, radiotelegrafista podoficer Żukow i inni.

Zaszczytne wyróżnienie jest dla lotników bodźcem do walki o nowe sukcesy w wyszkoleniu bojowym i politycznym.

(kel.)

NOWE WYDAWNICTWA LOTNICZE

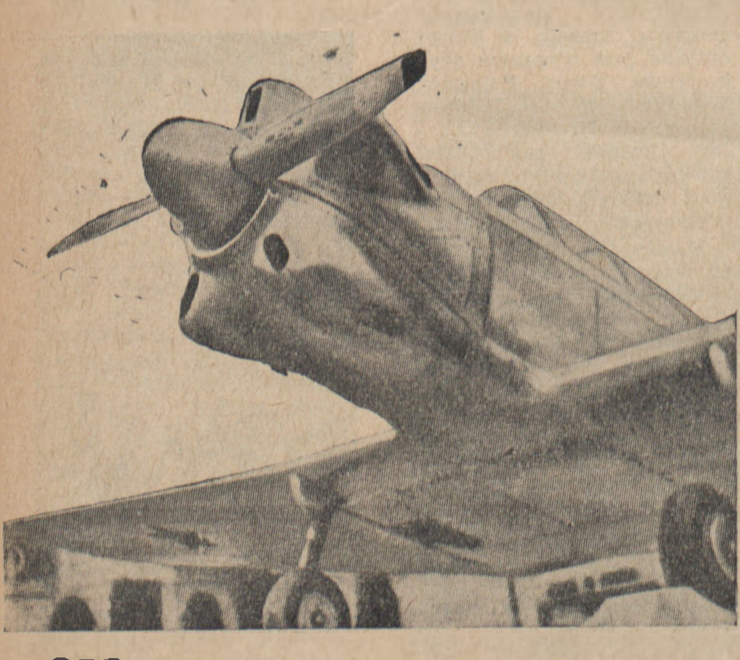
W Związku Radzieckim ukazały się ostatnio w sprzedaży nowe książki o tematyce lotniczej.

D. Nowak. „SAMOLOT". W książce tej podana jest ogólna charakterystyka i konstrukcja współczesnego samolotu, zasady eksploatacji, a także podstawowe wiadomości z dziedziny aerodynamiki i pilotażu.

K. Gilzin. „SILNIKI ODRZUTOWE". Książka podaje zasady konstrukcji i pracy silników odrzutowych. Ostatni rozdział poświęcony jest perspektywom rozwoju techniki odrzutowej.

A. Stiepienko. NOTATKI NAWIGATORA". Autor książki — znany nawigator radziecki w żywej i popularnej formie opowiada o lotach na północy. Książka składa się z ciekawych i pouczających epizodów z lotów nad Arktyką.

(kel.)



Samolot szkolno-treningowy Jak-18. Na samolotach tego typu szkolą się lotnicy-sportowcy w Aeroklubach DOSAW.

KOMUNIKACJA LOTNICZA W ZSRR



Rozkwit lotnictwa cywilnego nastąpił w Związku Radzieckim po pierwszej wojnie światowej (1914 — 1918 r.). W skład lotnictwa cywilnego wchodzą: lotnictwo komunikacyjne, sanitarne, lotnictwo do celów specjalnych (gospodarczych) oraz lotnictwo sportowe.

Szczególnie duże znaczenie dla gospodarki Związku Radzieckiego posiada lotnictwo komunikacyjne. Ono też będzie tematem niniejszego artykułu. Mówiąc o lotnictwie komunikacyjnym mamy na myśli komunikację pasażerską oraz przewóz poczty i ładunków.

Wielkie linie powietrzne o długości kilku i kilkunastu tysięcy kilometrów łączą Moskwę z Chabarowskiem na Dalekim Wschodzie, Taszkentem w Azji Środkowej, Ałma-Atą w Kazachstanie. Codziennie, ściśle według rozkładu odlatują z lotniska moskiewskiego samoloty z pasażerami i pocztą do Leningradu, Kijowa, Mińska, Charkowa, Odessy... Moskwa jest największym lotniczym węzłem komunikacyjnym Związku Radzieckiego. Stąd rozchodzą się linie powietrzne do 75 większych miast kraju radzieckiego. Utrzymywana jest także komunikacja lotnicza z całym szeregiem stolic europejskich: Warszawą, Pragą, Wiedniem, Sztokholmem, Berlinem, Budapesztem, Belgradem, Sofią.

Ale na tych liniach centralnych nie kończy się zasięg lotnictwa komunikacyjnego ZSRR. Gęsta sieć linii powietrznych łączy miasta obwodowe i powiatowe, oddalone ośrodki pozbawione innych środków komunikacyjnych. Linie lotnicze przedzierają się nad grzbietami górskimi, ciągną się nad nieobjętymi przestrzeniami mroźnej tajgi i gorących pustyń. **Pierwsza linia lotnicza, łącząca Moskwę z Niżnim Nowgorodem (obecnie Gorkij) powstała w 1923 roku. Długość jej wynosiła 420 km. Ale już w 1928 r. ogólna długość linii komunikacyjnych ZSRR osiągnęła 10.788 km, w 1932 — 36.256 km, w 1937 — 93.300 km, a w 1940 r.—138.700 km. Już w r. 1941 Związek Radziecki zajmował pierwsze miejsce w świecie pod względem długości linii powietrznych i ilości ładunków transportu lotniczego.**

W czasie Wielkiej Wojny w obronie Ojczyzny lotnictwo komunikacyjne Związku Radzieckiego wykonywało wielkie, trudne i odpowiedzialne zadanie zarówno w zakresie przewozu pasażerów i dostaw pilnych ładunków dla przemysłu jak i w zakresie okazywania pomocy frontowi i partyzantom, działającym na tyłach wroga.

Lotniczy przemysł radziecki, który w latach wojny produkował dziesiątki tysięcy samolotów bojowych, nie zaniedbał również lotnictwa komunikacyjnego, stale uzupełniając i powiększając park maszyn. Dzięki temu już w w 1945 roku, kiedy toczyły się jeszcze działania wojenne, lotnictwo komunikacyjne ZSRR osiągnęło wyższy stopień rozwoju niż przed wojną. **I tak długość linii komunikacyjnych wyniosła w roku 1945 — 142 tysiące km, a ilość przewiezionych pasażerów zwiększyła się dwukrotnie w porównaniu z rokiem 1940.**

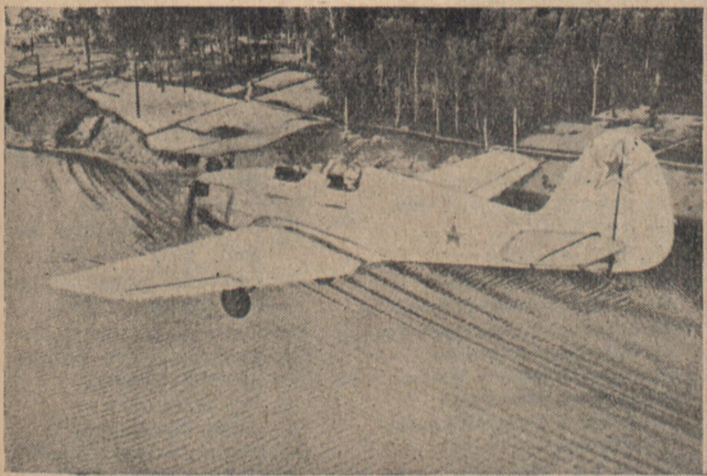
Pierwsza powojenna pięciolatka stalinowska przewidziała jeszcze większy rozkwit lotnictwa komunikacyjnego Związku Radzieckiego. Zadania powojennej pięciolatki zostały chlubnie wykonane przez naród radziecki. **Aby pojąć ogrom tych zadań dość powiedzieć, że liczba lotów pasażerskich była w roku 1950 17 razy większa niż przed wojną, a ogólna długość linii powietrznych wynosi obecnie ponad 175 tysięcy km.**

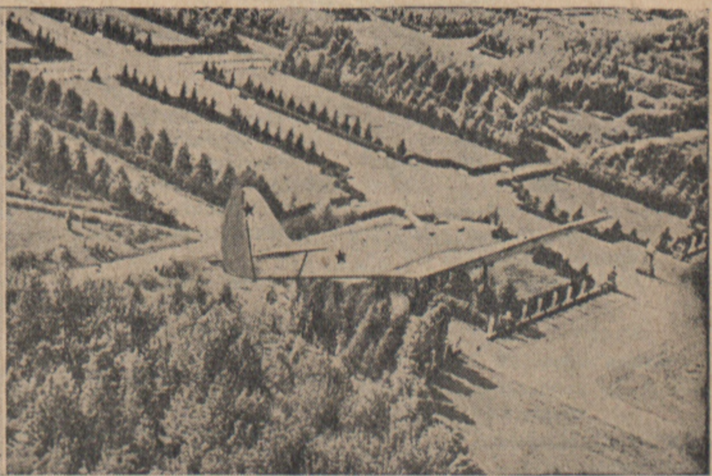
Lotnictwo komunikacyjne oddaje nieocenione usługi we wszystkich dziedzinach gospodarki Związku Radzieckiego. Przyczynia się ono w znacznym stopniu do realizacji wielkich budowli komunizmu, tworzy wraz z całym narodem radzieckim jeszcze wspanialszą przyszłość.

Lotnictwo radzieckie nie stoi w miejscu — rozwija się ono z dniem każdym. Dzięki doskonale wyszkolonym kadrom lotniczym osiąga coraz większe sukcesy. Naukowcy i piloci radzieccy zawdzięczają swe sukcesy opiece i pomocy partii bolszewickiej i wielkiego Stalina, który osobiście kieruje rozwojem lotnictwa radzieckiego. Właśnie dlatego naród radziecki nazywa swoje lotnictwo — lotnictwem stalinowskim, a jego pilotów, pilotów doskonale wyszkolonych, o dużej wiedzy i doświadczeniu, obdarzonych odwagą i hartem ducha — stalinowskimi sokołami.

R. F.

Szkolenie kadr lotniczych otoczone jest w ZSRR troskliwą opieką. Młodzi robotnicy i chłopi uczą się sztuki latania w aeroklubach i ośrodkach treningowych DOSAW, przygotowując się do wypełniania zadań na polu gospodarki narodowej. Na zdjęciach: fragmenty z lotów treningowych w radzieckich aeroklubach.



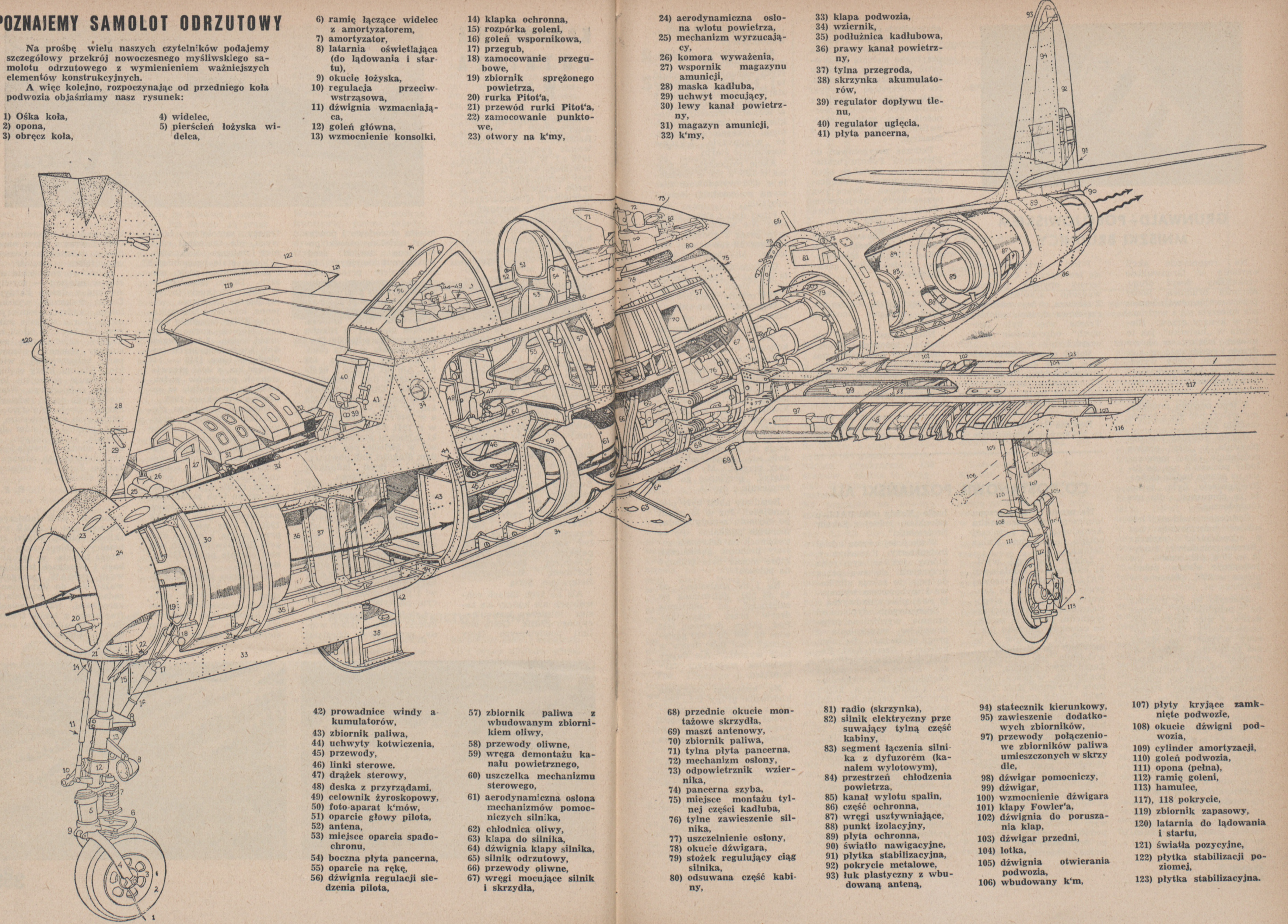


POZNAJEMY SAMOLOT ODRZUTOWY

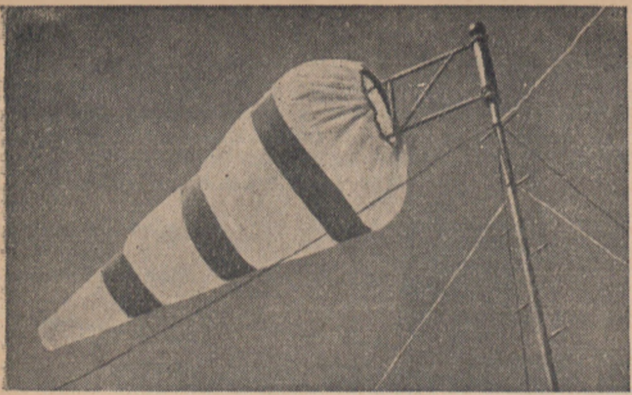
Na prośbę wielu naszych czytelników podajemy szczegółowy przekrój nowoczesnego myśliwskiego samolotu odrzutowego z wymienieniem ważniejszych elementów konstrukcyjnych.

A więc kolejno, rozpoczynając od przedniego koła podwozia objaśniamy nasz rysunek:

1) Ośka koła,
2) opona,
3) obręcz koła,
4) widelec,
5) pierścień łożyska widelca,
6) ramię łączące widelec z amortyzatorem,
7) amortyzator,
8) latarnia oświetlająca (do lądowania i startu),
9) okucie łożyska,
10) regulacja przeciwwstrząsowa,
11) dźwignia wzmacniająca,
12) goleń główna,
13) wzmocnienie konsolki,
14) klapka ochronna,
15) rozpórka goleni,
16) goleń wspornikowa,
17) przegub,
18) zamocowanie przegubowe,
19) zbiornik sprężonego powietrza,
20) rurka Pitot'a,
21) przewód rurki Pitot'a,
22) zamocowanie punktowe,
23) otwory na k'my,
24) aerodynamiczna osłona wlotu powietrza,
25) mechanizm wyrzucający,
26) komora wyważenia,
27) wspornik magazynu amunicji,
28) maska kadłuba,
29) uchwyt mocujący,
30) lewy kanał powietrzny,
31) magazyn amunicji,
32) k'my,
33) klapa podwozia,
34) wziernik,
35) podłużnica kadłubowa,
36) prawy kanał powietrzny,
37) tylna przegroda,
38) skrzynka akumulatorów,
39) regulator dopływu tlenu,
40) regulator ugięcia,
41) płyta pancerna,



42) prowadnice windy akumulatorów,
43) zbiornik paliwa,
44) uchwyty kotwiczenia,
45) przewody,
46) linki sterowe.
47) drążek sterowy,
48) deska z przyrządami,
49) celownik żyroskopowy,
50) foto-aparat k'mów,
51) oparcie głowy pilota,
52) antena,
53) miejsce oparcia spadochronu,
54) boczna płyta pancerna,
55) oparcie na rękę,
56) dźwignia regulacji siedzenia pilota,
57) zbiornik paliwa z wbudowanym zbiornikiem oliwy,
58) przewody oliwne,
59) wręga demontażu kanału powietrznego,
60) uszczelka mechanizmu sterowego,
61) aerodynamiczna osłona mechanizmów pomocniczych silnika,
62) chłodnica oliwy,
63) klapa do silnika,
64) dźwignia klapy silnika,
65) silnik odrzutowy,
66) przewody oliwne,
67) wręgi mocujące silnik i skrzydła,
68) przednie okucie montażowe skrzydła,
69) maszt antenowy,
70) zbiornik paliwa,
71) tylna płyta pancerna,
72) mechanizm osłony,
73) odpowietrznik wziernika,
74) pancerna szyba,
75) miejsce montażu tylnej części kadłuba,
76) tylne zawieszenie silnika,
77) uszczelnienie osłony,
78) okucie dźwigara,
79) stożek regulujący ciąg silnika,
80) odsuwana część kabiny,
81) radio (skrzynka),
82) silnik elektryczny przesuwający tylną część kabiny,
83) segment łączenia silnika z dyfuzorem (kanałem wylotowym),
84) przestrzeń chłodzenia powietrza,
85) kanał wylotu spalin,
86) część ochronna,
87) wręgi usztywniające,
88) punkt izolacyjny,
89) płyta ochronna,
90) światło nawigacyjne,
91) płytka stabilizacyjna,
92) pokrycie metalowe,
93) łuk plastyczny z wbudowaną anteną,
94) statecznik kierunkowy,
95) zawieszenie dodatkowych zbiorników,
97) przewody połączeniowe zbiorników paliwa umieszczonych w skrzydle,
98) dźwigar pomocniczy,
99) dźwigar,
100) wzmocnienie dźwigara
101) klapy Fowler'a,
102) dźwignia do poruszania klap,
103) dźwigar przedni,
104) lotka,
105) dźwignia otwierania podwozia,
106) wbudowany k'm,
107) płyty kryjące zamknięte podwozie,
108) okucie dźwigni podwozia,
109) cylinder amortyzacji,
110) goleń podwozia,
111) opona (pełna),
112) ramię goleni,
113) hamulec,
117), 118 pokrycie,
119) zbiornik zapasowy,
120) latarnia do lądowania i startu,
121) światła pozycyjne,
122) płytka stabilizacji poziomej,
123) płytka stabilizacyjna.



GRUNWALD—POBOJOWISKIEM MNISZKI BRUDNICY

Na rozpoczęcie akcji opylania w Grunwaldzie czekaliśmy dosyć długo. Mniszka brudnica, jakby przeczuwając swój koniec nie śpieszyła się z wędrówką w konary drzew. Siedziała w „lusterku", jak to mówią leśnicy, w korze drzew i oczekiwała na cieplejsze dni, ażeby wywędrować w konary drzew i tam rozpocząć dzieło zniszczenia.

Z tego powodu musieliśmy wstrzymać się z rozpoczęciem akcji.

Pogoda również nie dopisywała i „lało" prawie codziennie. Nasi meteorolodzy pocieszali nas, że jutro na pewno będzie słońce, Rzeczywiście było, tylko, że za chmurami, dla nas niewidoczne.

Codzienne meldunki leśników informowały nas o „pochodzie" mniszki. „Strona południowa ruszyła w 30%, północna — „w lusterku": strona południowa w 50%, północna w 20%".

Znaczyło to, że mniszka na południowej stronie drzew, a więc bardziej nasłonecznionej, idzie w korony szybciej; ze strony zaś północnej, słabiej nagrzanej, wolniej. Rozpoczynać opylanie można dopiero wtedy, kiedy mniszka na północnej stronie będzie w koronie co najmniej w 80%, a w południowej w 100%.

Na taki meldunek oczekiwaliśmy z niecierpliwością z dnia na dzień.

Tymczasem mechanicy kręcili się koło maszyn. Było niby wszystko w porządku, ale zawsze coś tam się znalazło do roboty. A to zabezpieczyć linki i cięgna przed korozją, przeczyścić jeszcze raz silniki, sprawdzić zakotwiczenie i tak w kółko.

Piloci przygotowywali się teoretycznie. Omawiano tereny opylane, przeprowadzono szkolenie itp. Zwłaszcza, że nastąpiła częściowa zmiana pilotów. Trzeba więc było „nowych" odpowiednio pouczyć.

Pobyt nasz w Grunwaldzie zbiegł się z trzema uroczystościami. 9 maja — VI rocznica zakończenia wojny; 13 maja — Święto Ludowe; 17 maja Plebiscyt Pokoju.

Podczas Święta Ludowego byliśmy w Grunwaldzie, gdzie odbyła się uroczystość — zjazd chłopów z całego powiatu. Furmanki i auta przybrane zielenią i barwnymi wstążkami zjeżdżały się ze wszystkich stron. Na uroczystość przybyło także dużo młodzieży z okolicznych szkół. Obecnością swą zadokumentowaliśmy ścisłą więź wsi z miastem.

Podczas przygotowań do Plebiscytu Pokoju braliśmy czynny udział w akcji propagandowej w okolicznych wsiach. Pracą swą pomagaliśmy miejscowym „Trójkom" pokoju, które i tak miały dużo roboty.

Apel Światowej Rady Pokoju podpisała nasza grupa niedaleko historycznego miejsca bitwy grunwaldzkiej.

Wreszcie doczekaliśmy się komunikatu leśnika, że akcję opylania możemy rozpocząć.

Natychmiast zaczął się ruch na lądowisku. Nieruchome od kilkunastu dni „Kukurużniaki" ożyły. Senność lądowiska ustąpiła ożywionemu ruchowi. Ciszę poranków zakłócał huk silników.

I znowu zaczęła się walka z czasem. Wykonać jak najwięcej lotów. Rozpylić jak najwięcej proszku owadobójczego.

Akcję planowano zakończyć w cztery dni. W naszych warunkach oznaczało to 8-krotne rozwijanie startu. Opylanie odbywa się bowiem podobnie jak w Kuziach: wczesnym rankiem i późnym popołudniem. Okazało się jednak, że wystarczyło 5-krotne rozwinięcie startu.

Akcję rozpoczęto w piątek o 3.25, a już w niedzielę o 6.05 wylądowała maszyna po ostatnim locie z opylania.

Piloci dali z siebie wszystko. Nie wysiadali z maszyn przez 3 godziny, wykonując 10 lub więcej nalotów.

Obsługa naziemna zwijała się także. Postój maszyny na ziemi nie przekraczał 3 minuty. Załadowanie następowało sprawnie i szybko.

Pierwsze starty zaczynały się i ostatnie lądowania kończyły się o zmroku.

Nic dziwnego, że akcję zakończono o półtora dnia wcześniej, niż planowano. Każdy wiedział, że to nie koniec walki ze szkodnikiem, że czeka nas jeszcze ona w innych rejonach Polski. Toteż każdy starał się jak mógł. Wiedział, że akcje są terminowe. Szkodnik nie będzie czekał na nasz przylot. My musimy zdążyć, przyłapać go na żerowaniu i opylić.

Rezultaty akcji były piorunujące! Już w 15 minut po opylaniu zaczęły spadać pierwsze gąsienice. Po 24 godzinach na drzewach zostały nieliczne gąsieniczki, które można było policzyć na palcach!

Na 1 m^2 znaleziono od 40 do 500 gąsieniczek (w zależności od obłożenia drzew przez szkodnika). Pod całym drzewem jest więc od 400 do 5 000 gąsieniczek! Jeśli ilość drzew w lesie wynosi... Ale dalszy rachunek zostawiam czytelnikom.

Na końcowej odprawie kierownik grupy inż. Leśnik z Olsztyna zakomunikował w imieniu zarządu lasów, iż akcja przeprowadzona została na „bardzo dobrze".

Nie była to czcza pochwała, lecz uznanie za pracę i wysiłek jaki włożyliśmy w akcję.

Za kilka dni zaczynamy następną akcję. Postaramy się, aby ona także wypadła na bardzo dobrze!

ROMUALD GUDEL

CO POSTANOWIŁ POZNAŃSKI ALL

Na progu nowego sezonu lotniczego w Poznańskim Aeroklubie Ligi Lotniczej odbyło się doroczne Walne Zebranie.

Zebrani omówili wyniki całorocznej działalności PALL-u. W dotychczasowej pracy klubu dały się zauważyć duże braki i niedociągnięcia. Dzięki samokrytycznemu podejściu zarówno członków Zarządu jak i wszystkich członków — omówiono je dokładnie i wykazano ich przyczyny. Zasadniczym błędem, jaki popełniano w pracy, była mała aktywność Koła ZMP, dalej — brak sprężystej organizacji, duża ilość „martwych dusz" wśród członków PALL-u oraz niedostateczna planowość latania.

Błędy te zostały już w ubiegłym roku częściowo naprawione. Koło ZMP zreorganizowano tak, że obecnie spełnia rolę czynnika przodującego i mobilizującego ogół członków. W nowym sezonie postanowiono podnieść planowość treningu oraz uaktywnić niespołeczne jednostki realizując hasło „Każdy pilot PALL-u członkiem jednej z Eskadr Sześciolatki".

W akcji tej wezmą udział instruktorzy i mechanicy, którzy już w tym roku przyczynili się swą pracą do tego, że sekcja silnikowa i szybowcowa wykonały swój plan z nadwyżką.

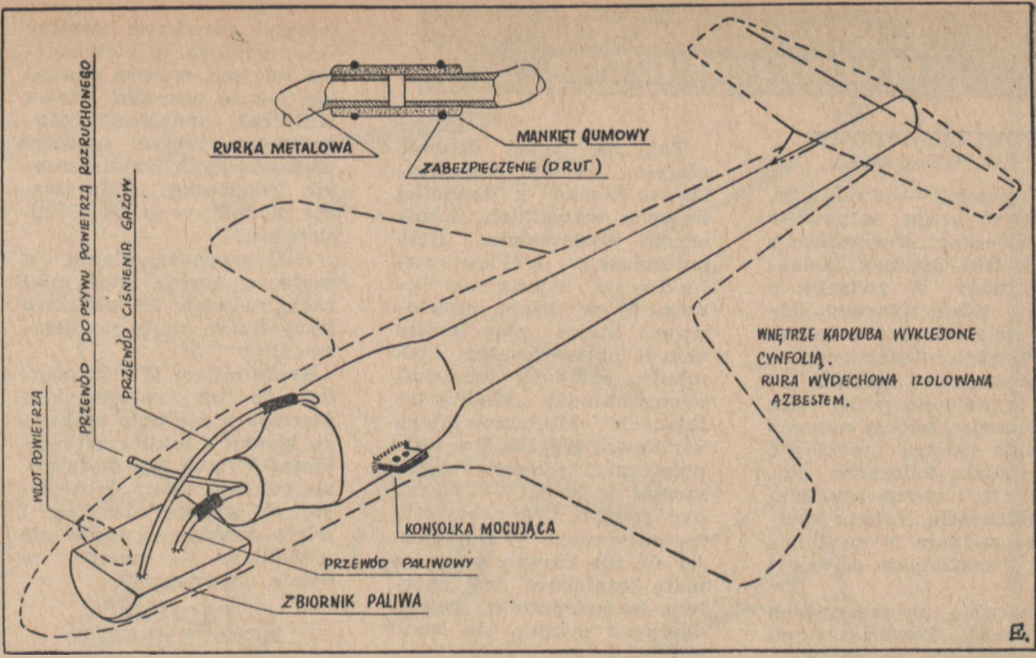
Specjalnymi dyplomami uznania wyróżniono przodowników wyszkolenia i pracy społecznej. Są nimi koledzy: Czempiński, Reguła, Kantecka, Pawlikowski, Strzyż, Maćkowiak i Olejniczak. Do reorganizacji i uaktywnienia klubu przyczynił się też w dużej mierze nowy kierownik PALL-u, tow. Edward Adamski, który — jak to ktoś określił na zebraniu— „swoją energią i entuzjazmem zaraził nas wszystkich!"

Między innymi wysunięto również wniosek zorganizowania na przyszłość korespondencyjnych kursów teoretycznych dla zamiejscowych kolegów. Potrzebne konspekty są już przygotowane w klubie.

A. P.

BIJEMY REKORDY SZYBKOŚCI

Poniższy artykuł napisany przez studenta Szkoły Inżynierskiej im. Wawelberga i Rotwanda, omawia możliwości usprawnienia pracy silników odrzutowych w małym lotnictwie. Autor, zajmujący się naukowo badaniem silników odrzutowych pragnie za pośrednictwem SiM-u podzielić się swoim doświadczeniem ze wszystkimi kolegami, którzy w roku bieżącym zamierzają stanąć do prób bicia rekordów.



Sposób zabudowania silnika odrzutowego do modelu. U góry przedstawiono poprawne wykonanie mankietu łączenia przewodów.

●

Uzyskanie jakiegokolwiek wyczynu uzależnione jest od odpowiedniego przygotowania. Najczęstszym błędem naszych zawodników jest właśnie brak przygotowania sprzętu. Model błyszczy jak lustro wykonany jest „na piątkę", aż miło popatrzeć, ale gdy rozpoczynamy starty — zaczyna się tragedia. Silnik nie chce zapalić. Modelarz tłoczy powietrze, aż pot oczy zalewa, kolega kręci iskrownik, ktoś w zdenerwowaniu „błyskawicznie" wymienia gaźnik, jakieś druciki i gumki. Biedny silnik strzela, no — wreszcie ruszył. Start. Niestety po wykonaniu jednego kręgu silnik staje i cała operacja zapuszczania rozpoczyna się od nowa.

Dlaczego? Dlaczego dobrze latał w czasie prób — głowi się modelarz? Dlaczego?...

Tak. Dlaczego w dużym lotnictwie silniki odrzutowe nigdy nie gasną w powietrzu?

Dlatego, że w dużym lotnictwie nic nie robi się na „szczęście" ani na gwałt. Całość i każdy element z osobna musi być dokładnie sprawdzony i każdorazowo kontrolowany przed lotem.

Poniżej chcę omówić zagadnienie, jakimi wytycznymi trzeba się kierować, aby konstrukcja silnika, obsługa oraz działanie jego na zawodach były prawidłowe.

Silnik odrzutowy do modeli szybkościowych na uwięzi musi być jak najlżejszy, bo tylko niski ciężar zespołu napędowego może dopomóc w uzyskaniu dobrych wyników lotu.

Jako przykład podam, że według moich doświadczeń ciężar silnika o pojemności do 500 cm^3 i ciągu statycznym 15 000 gramów nie powinien przekraczać 150 gramów. Można to osiągnąć stosując odpowiednie materiały konstrukcyjne. Na przykład na komorę spalania można zastosować z całym powodzeniem blachę 0,1-0,2 mm spawaną wzdłuż. Gaźnik można również wykonać z cienkiej blachy 0,1 mm lutując poszczególne części. Blaszki membrany można wykonać z brązu krzemowego (pracują bardzo dobrze i nie są czułe na zanieczyszczenie piaskiem).

Trzy punktowe zamocowanie silnika do kadłuba, jako najdogodniejsze i najlżejsze jest również godne polecenia.

Ważnym zagadnieniem jest zbiornik (lub zbiorniki) paliwa. Zbiornik musi dostarczać paliwa w sposób ciągły przy wszystkich możliwych do przewidzenia warunkach lotu.

Ponieważ wysokość ssania dyfuzora nie przekracza 30 cm, a przy starcie występują różne wstrząsy, pożądanym jest dodanie ciśnienia do zbiornika paliwa z komory spalania. Ciśnienie z komory spalania wynosi około 70 cm słupa wody, a więc około 1 mm słupa paliwa. Takie urządzenie stosuję w silniczkach własnej konstrukcji. Urządzenie to ma tę zaletę, że w wypadku zgaśnięcia silnika paliwo się nie wylewa zabezpieczając od pożaru, poza tym pary paliwa przy silnie nagrzanym zbiorniku mają możliwość przejścia do komory spalania — ciśnienie wtrysku zaś nie spadnie.

Zaznaczyć należy, że osobiście wykonuję silniki odrzutowe bez zapłonu elektrycznego. Zapłon uzyskuję przez zapalenie mieszanki paliwa i powietrza w końcu rury silnika.

Wszystkie przewody najlepiej wykonać z **rurek metalowych** łączonych krótkimi mankietami gumy syntetycznej (a nigdy z cienkich przewodów kupionych w drogerii). Łączenia muszą być pewne i jednocześnie łatwo rozbieralne.

Przewód powietrza rozruchowego musi wystawać ponad kadłub o 20 mm i pozwalać na łatwe połączenie z przewodem pompki lub butli. Najpewniejszy rozruch uzyskamy po uprzednim nagrzaniu komory spalania (np. zapalając wewnątrz szmatkę nasyconą benzyną apteczną). Po otrzymaniu ciągłej pracy silnika można z lekkiej benzyny przejść na naftę lub benzol, które dają większą siłę ciągu i mniejsze niebezpieczeństwo pożaru.

Zapłon w moim typie silnika dostarczam w odległości 1 — 2 cm za jego wylotem w postaci iskry ze świecy lub płomienia, przy czym ten ostatni nie powinien gasnąć po każdym wybuchu.

Powietrze najlepiej dostarczać z butli ze sprężonym powietrzem, a w ostateczności z pompki motocyklowej. Rozruch z butli jest łatwiejszy i daje lepszą pewność rozruchu, podczas gdy pompka działając nierównomiernie daje w efekcie dużo — potu na czole modelarza.

O konstrukcji modelu nie będę mówił, bo o tym wiedzą lepiej fachowcy modelarze. Dziwi mnie tylko upór tych konstruktorów w trzymaniu się starych amerykańskich sposobów budowy. A przecież można ładnie osłonić silnik i zastosować o wiele bardziej celowe kształty. Muszę przy okazji stwierdzić, że wszelkie szpiczaste dzioby modeli szybkościowych to kwestia tylko gustu, bo powietrze nie lęka się ostrych szpiców, które czasami są wręcz szkodliwe przy prędkościach modelarskich, tak jak nie lęka się skośnych płatów małego potworka pędzącego z „zawrotną" szybkością 100 km/godz!

Na zakończenie tych kilku uwag pragnę pocieszyć modelarzy. Nie martwcie się chłodzeniem silnika. Można go solidnie obudowywać bacząc tylko, aby nie spalić modelu.

W końcu polecam każdorazowo po udanym starcie oczyścić komorę silnika drobnym papierem ściernym aż do połysku.

A. MOLDENHAWER

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

POKIERMASZOWE ROZMYŚLANIA

W dniach 3 — 15 maja br. w całym kraju odbywały się doroczne uroczystości z okazji Dni Oświaty, Książki i Prasy. W związku z tym w wielu miastach odbyły się kiermasze — sprzedaż książek różnej treści.

Kiermasze te, co roku lepiej organizowane, co roku przynoszące więcej nowych książek, więcej „tytułów", jak mówią księgarze, cieszyły się i cieszą ogromną popularnością, dobrze spełniając zadanie w myśl hasła „Z książką do czytelnika".

Wędrując po wszystkich stoiskach kiermaszowych w Warszawie podziwiałem piękne dekoracje i po raz pierwszy w tym roku podział książek na działy. Były więc na kiermaszu działy: literatury współczesnej polskiej, radzieckiej, była osobno medycyna, technika i sport. A więc każdy mógł i miał w czym wybierać.

Tak się jakoś dziwnie złożyło, że nie zauważyłem w kiosku z techniką naszych wszystkich lotniczych wydawnictw. Były natomiast w k i l k u z a l e d w i e e g z e m p l a r z a c h w dziale sportowym. Stojąc przy kiosku akurat obserwowałem jak młody człowiek zaciekawiony okładką „Modeli latających" Miklaszewskiego kartkował książkę i w najwyższym zdenerwowaniu szeptał do kolegi — „To ma być sport i tyle wzorów!" (autentyczne). W zupełności się nie dziwię, bo o ile małe lotnictwo jest sportem, to podręczniki t e c h n i c z n e winny się znaleźć w dziale t e c h n i c z n y m kiermaszu. Wówczas książki „Nauka gry w szachy" i „Pływanie żabką" nie znalazłyby się obok „Szkoły małego lotnictwa", co mogło wywołać wrażenie, że wszystkie trzy książki należą do sportu. Ktoś na pewno przez nieuwagę włączył omyłkowo lotnicze wydawnictwa w niewłaściwe miejsce, zresztą podobnie jak to uczyniła „Nowa Kultura", podająca cotygodniowy wykaz nowości wydawniczych, zamieszczając książeczkę „Oblatywanie modeli" w dziale „Wojskowość"...

Ot, nieporozumienie, a może, a może... ktoś miał rację mówiąc, że lotnictwo jest jeszcze mało popularne...?!

Reasumując: Wielka szkoda, że na warszawskim kiermaszu nie było osobnego kiosku z lotniczymi wydawnictwami. Na marginesie powiem, że np. Kożeduba „W służbie ojczyzny" i wielu innych w ogóle nie widziałem — nawet w dziale „Medycyny".

PACJENT MOŻE UMRZEĆ!?

Nawet gdyby wszystkie kiermasze w całej Polsce wypełnione były tysiącami „tytułów" lotniczych niewiele by to pomogło w zajęciach praktycznych modelarzy, bo... bo szwankuje zaopatrzenie materiałowe. Stara nasza bolączka, zaopatrzenie centralne, czy jak kto woli „dystrybucja" nie daje jeszcze rady, nie nadąża za potrzebami terenu. Centralna Składnica Materiałów Modelarskich zamiast zaopatrywać, planować i zakupywać duże ilości materiałów, urządza translokacje, remanenty i nie wiadomo co jeszcze, tylko nie prowadzi normalnej regularnej pracy. Pełen obawy, że pewnego dnia zabraknąć może sklejki, listewek czy papieru, apeluję do odpowiednich czynników z Zarządu Głównego LL o wykonanie natychmiastowej operacji. Wielki czas. Pacjent może umrzeć!

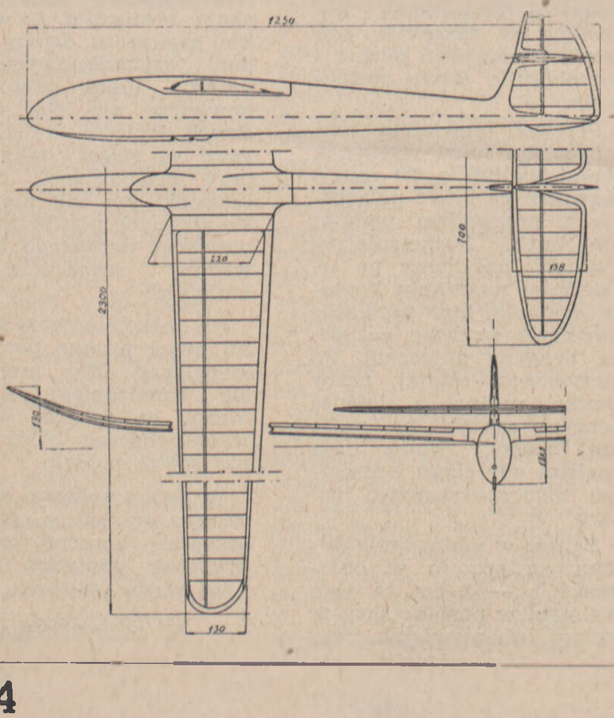
Dopóki nie potrafimy zorganizować (i to na wszystkich szczeblach pracy) odpowiedniego zaopatrzenia, dopóty wszystkie wydawane plany będą tylko arkuszem papieru o formacie A1. Przyszli lotnicy proszą o sklejkę, listewki, cellon i papier w jak największej ilości, pod czym w imieniu nawet tych, co jeszcze samolotu nie widzieli podpisuje się

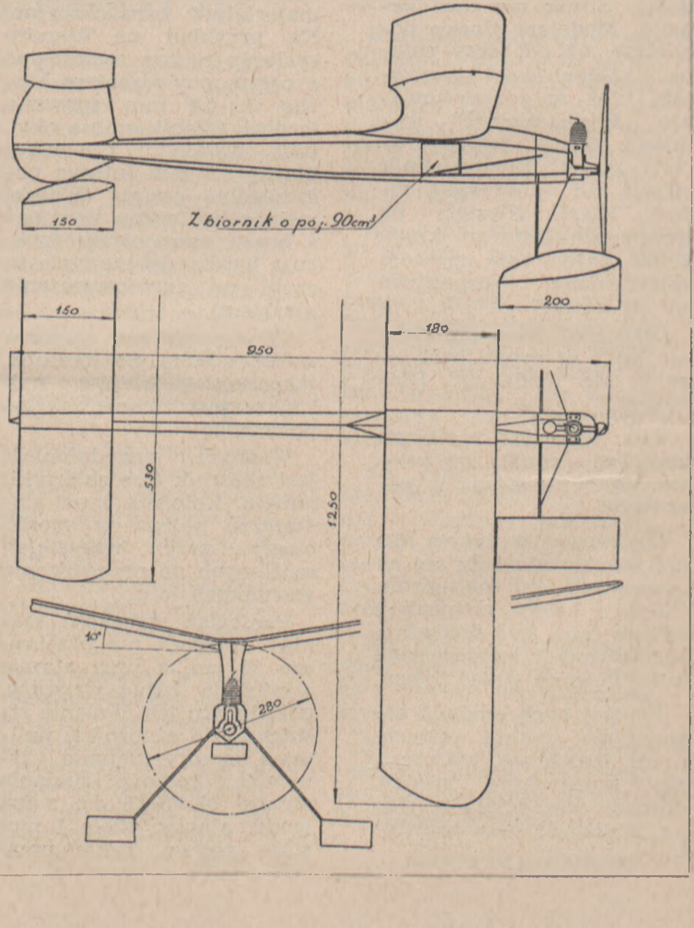
OBSERWATOR

CO BUDUJĄ MODELARZE?

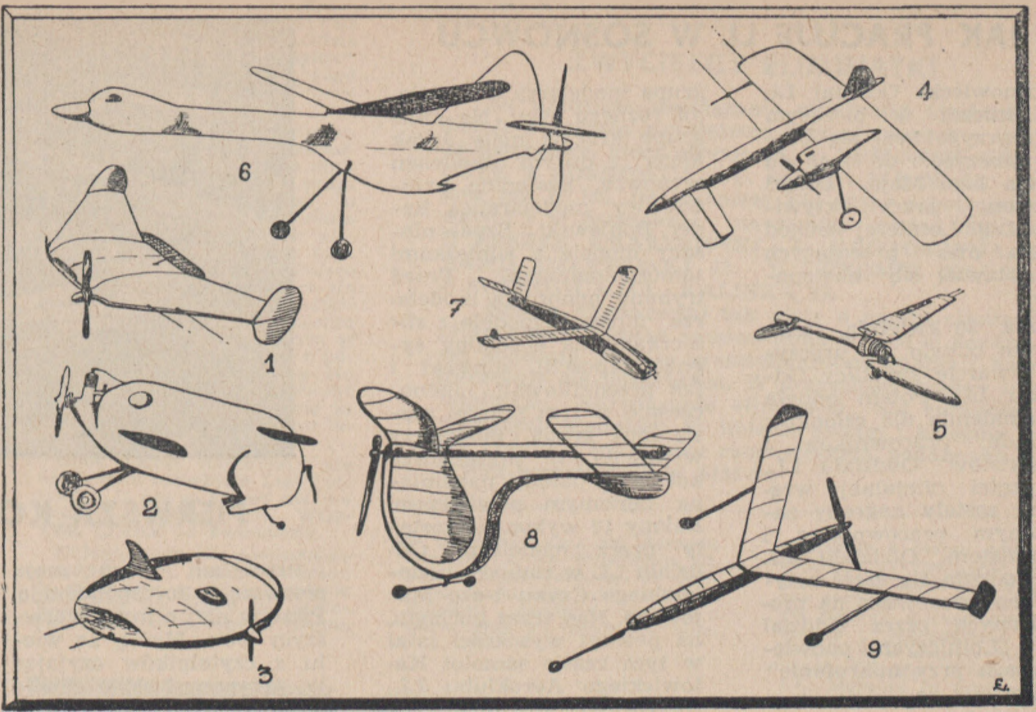
Szybowiec wyczynowy, konstruował JÓZEF ŁASKI z ŁODZI. Model ten startował na XV zawodach ogólnokrajowych w grupie wyczynowców. Rozpiętość — 2 300 mm, wydłużenie — 13,25 powierzchnia skrzydeł — 40 dcm², wznios skrzydeł — 8°, kąt nastawienia skrzydeł — 4°, profil skrzydeł — N-60, rozpiętość statecznika poziomego — 700 mm, powierzchnia statecznika poziomego — 8 dcm², długość kadłuba 1 250 mm, przekrój kadłuba — 0,78 dcm², obciążenie jednostkowe — 17,5 g/dcm², przeciętny czas lotu — 120 sek.

Model wodnopłata z napędem silnikowym, konstruował SERGIUSZ MUSIATOWICZ z KIELC. Rozpiętość skrzydeł — 1 250 mm, wydłużenie — 7, powierzchnia skrzydeł — 22,5 dcm², wznios skrzydeł — 10°, kąt nastawienia skrzydeł — 4°, profil skrzydeł — B-6358 b, rozpiętość statecznika poziomego — 530 mm, powierzchnia statecznika poziomego — 7,95 dcm², długość kadłuba 930 mm, przekrój kadłuba — 0,68 dcm², silnik — SiM-2b samozapłonowy, średnica śmigła — 280 mm, skok śmigła — 125 mm, ciężar modelu — 555 g, obciążenie jednostkowe — 18,7 dcm². Model ten brał udział w XV ogólnopolskich, uzyskując średni czas lotu 27 sekund.





MUZEUM OSOBLIWOŚCI MAŁEGO LOTNICTWA



Uwaga, uwaga! Otwieramy muzeum osobliwości małego lotnictwa. Eksponaty zebrane z wielkim trudem stanowią wczorajsze i dzisiejsze „szczyty" techniki modelarskiej. Po wyszukaniu eksponatów i skatalogowaniu przedstawiamy dziewięć najciekawszych okazów naszego muzeum.

Celem wyjaśnienia warto zakomunikować również, że muzeum nasze ma służyć nie tylko rozrywce, a również ma być przykładem pracy eksperymentatorów, którzy w szalonym tempie starają się znaleźć nową bryłę płatowca.

Tworząc jednak rzeczy nowe, poszukując nowych dróg, pamiętać trzeba o celowości zastosowania swoich pomysłów, aby modele nie dostały się do — muzeum osobliwości.

Najbogatsze w formie to bez wątpienia modele na uwięzi. Czego tu nie wymyślono! Chwilami wydaje się, że już nic oryginalniejszego nie można wynaleźć, a tu zjawia się model bezogonowca z niesymetrycznie ustawionym silniczkiem — ciekawy przedmiot doświadczeń nad statecznością. Proszę spojrzeć na rysunek 1. Model zupełnie realny.

Przeciwieństwem modelu bezogonowca jest potworek widoczny na rys. 2, przypominający — świnię.

Otóż model ten wykonał jakiś Amerykanin znudzony codzienną szarzyzną życia, a jedno z pism podało zdjęcie samolotu, jako dowód „wybitnej" twórczości.

Istotnie, twórczość „niecodzienna". Lepiej takiej nie naśladujmy.

Stale rosnąca dążność do zaokrąglania kształtów modeli uwydatnia się najlepiej na talerzowatym bezogonowcu podanym na rys. 3. Może tak będzie wyglądał samolot przyszłości?! A może to jeden z tych „latających talerzy", co niedawno straszyły w kraju dolara? Na razie deseczka ta udaje model.

Jeżeli budujemy coś oryginalnego to chyba kaczkę, ale pocóż szkodliwy opór połówki statecznika? Model na rysunku 4 to właśnie amputowana kaczka — lata dobrze.

Już dawno stwierdzono, że w modelu na uwięzi potrzebny jest jedynie — silniczek i linki. W myśl tej „złotej" zasady zbudowano model odrzucając wszystko co niepotrzebne, a więc połówkę statecznika poziomego i jedno skrzydło, zostawiając silnik odrzutowy ze zbiornikiem paliwa, który imituje kadłub. Osobiście uważamy, że należało usunąć i drugie skrzydło — efekt byłby ten sam. Nigdy jednak nie zaszkodzi popróbować, a nuż poleci!

Często się mówi: samolot to wzór Przyrody. Uczymy się od ptaków itp. Otóż pewien modelarz tak sprytnie podpatrzył ptaszka, że zrobił model przypominający układem jakieś upierzone stworzenie. Trzeba przyznać, że poza oryginalnym kształtem model nie jest źle opracowany i odpowiada wszystkim warunkom stawianym modelom wolno latającym. Śmigło pchające.

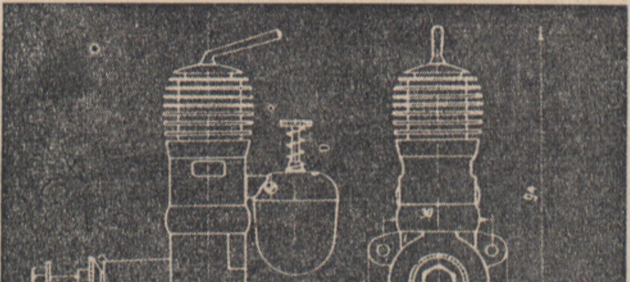
W walce z barierą dźwięku nie pozostajemy w tyle budując super-soniczne modele gumówek. Patrz rysunek 7.

Jeżeli coś się kręci, to na pewno poleci. Z tego założenia wyszedł konstruktor modelu podanego na rysunku 8. Model ten zamiast skrzydeł stałych ma trzy płaszczyzny tworzące jak gdyby śmigło trójłopatkowe o dużym skoku. W czasie pracy silnika gumowego śmigło normalne obraca się w jedną stronę, a „skrzydła" w drugą. Bardzo ciekawie musi wyglądać lot takiej machiny. A może to będzie samolot przyszłości ...

Bezogonowiec wyposażony w składane trójkołowe podwozie, zabezpieczony silnym skosem skrzydeł — powinien dobrze latać, twierdzi inny konstruktor. Okazuje się, że nie zawsze, mimo wielu godzin pracy spędzonych nad modelem. Może przeszarżowano w kształtach, a może model był nie oblatany?

Na dziewięciu eksponatach zakończymy zwiedzanie muzeum. Do zobaczenia podczas następnej gościnnej wizyty na stronicach SiM-u.

P. E.



SUPER-ATOM

Najpopularniejszym silniczkiem modelarskim w Czechosłowacji jest **„Super — Atom"**, produkowany w dużych seriach.

Na rysunku widzimy silniczek w trzech rzutach. Wielkość silniczka określają wymiary i podana skala liniowa.

Dane techniczne:
Pojemność — 1,8 cm³
Ilość obrotów na minutę — 4 — 5 000
Moc — 0,1 KM
Stopień sprężenia — 1,21
Ciężar — 115 g

„Super-Atom" pracuje na paliwie określonym fabrycznie i składającym się z następujących składników: 40% eteru, 30% oleju rycynowego i 30% nafty.

JAK PRACUJE LL W SOSNOWCU

Sosnowiecki Oddział Ligi Lotniczej w bieżącym roku przygotował się bardzo uroczyście do obchodu Święta 1-go Maja. Dzięki wytężonej pracy aktywistów Ligi Lotniczej obchód święta mas pracujących przedstawiał się następująco.

Dnia 30 kwietnia, wieczorem odbyło się uroczyste otwarcie świetlicy Oddziału LL. Potem odbyła się akademia dla członków Zarządu, pracowników i aktywistów Oddziału LL. Po części oficjalnej wręczone zostały nagrody zasłużonym pracownikom i aktywistom Oddziału LL oraz odbyła się część artystyczna wzorowana na prowadzonych przez Oddział LL. „Lotniczych podwieczorkach przy mikrofonie".

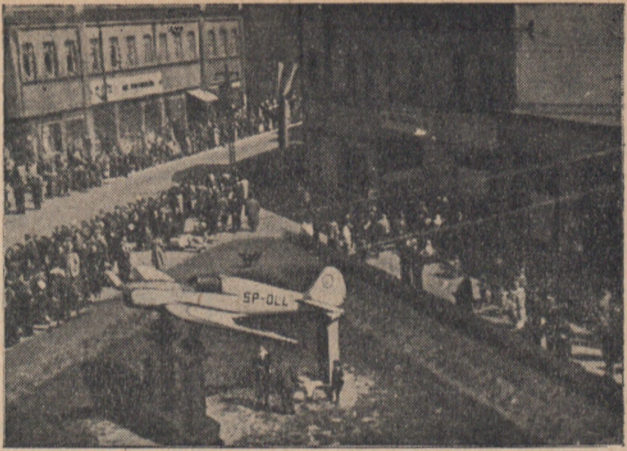
Późnym wieczorem tego samego dnia ustawiono na specjalnej podstawie przed dworcem kolejowym, przy głównej ulicy miasta Sosnowca, makietę samolotu naturalnej wielkości wykonaną w ramach Czynu 1-szo Majowego przez pracowników Oddziału LL w Sosnowcu. Poza tym w ramach Czynu 1-szo Majowego pracownicy Oddziału LL wykonali specjalną dekorację wszystkich wystaw i gablot Ośrodka Propagandy i Modelarni LL oraz świetlicy Oddziału LL. Przed Ośrodkiem Propagandy LL zainstalowano głośnik, przez który nadawana była muzyka oraz specjalne, krótkie prelekcje na tematy lotnicze.

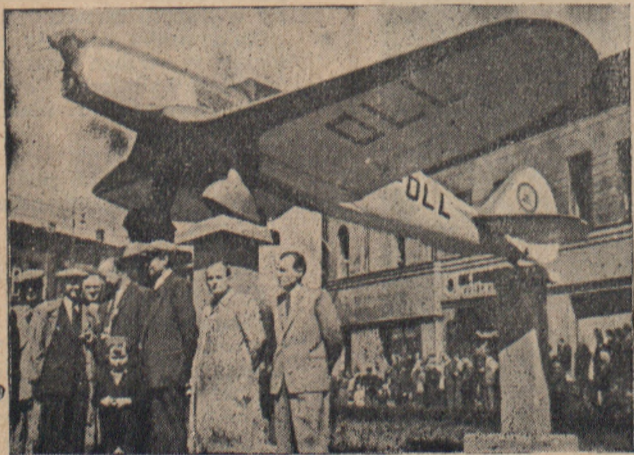
W następnym dniu w pochodzie 1-szo Majowym Liga Lotnicza tworzyła osobną efektowną grupę. Za pocztem sztandarowym Oddziału LL szli członkowie Zarządu, pracownicy i aktywiści LL. Następnie szła grupa modelarzy z modelami różnego typu. Na czele grupy kroczył mały Jurek Meus z dużym modelem szybowca, następnie przodownicy modelarstwa Reder, Boblewski i Szpak niosący modele z silniczkami samozapłonowymi. Przed trybuną honorową modelarze niosący modele z silniczkami na specjalny sygnał zapuścili silniczki i tak przedefilowali. Jednocześnie w tym samym czasie inna grupa modelarzy wypuściła w przestworza kolorowe balony napełniane ogrzanym powietrzem. Balony te wykonane zostały przez modelarzy Oddziału LL w ramach modelarskiego Czynu 1-szo Majowego. Nad trasą pochodu, na pewnej wysokości latał w tym czasie samolot Katowickiego Aeroklubu LL, rozrzucając duże ilości ulotek, głoszących hasła pokojowe.

Praca włożona w udział Ligi Lotniczej w obchodzie święta mas pracujących dała na terenie miasta Sosnowca dobre wyniki. Warto przy tym zaznaczyć wkład pracy w budowę makiety samolotu, w czym wyróżnił się kol. Firek Jerzy. W wykonaniu modelarskiego Czynu 1-szo Majowego wyróżnili się: kol. kol. Elsner Janina, która kierowała budową balonów i Reder Ryszard, który dodatkowo w ciągu trzech dni poza zajęciami szkolnymi wykonał ćwiczebny model do lotów na uwięzi.

Oddział Miejski Ligi Lotniczej w Sosnowcu pracą swoją przyczynia się do popularyzacji w społeczeństwie naszego lotnictwa, które służy sprawie pokoju.

STANISŁAW MEUS
korespondent „SiM-u"





PIERWSZA KORESPONDENCJA

Przesyłam Wam moją pierwszą korespondencję. Piszę w niej o mym pierwszym locie. Myślę, że wielu z czytelników czytając ją, przypomni sobie chwile spędzone na szybowisku, chwile, których nigdy się nie zapomina.

Było gorące lato 1946 roku. Nad szybowiskiem płynęły cumulusy, a lekki wiatr owiewał opalone twarze młodych chłopców zgromadzonych na starcie. Od tego dnia minęło kilka lat, a jednak pamiętam go doskonale.

Wreszcie po żmudnym kiwaniu na „szubienicy" i „szurach", które już nam się mocno znudziły, miały nastąpić prawdziwe loty. Z uwagą śledziłem loty kolegów i powtarzałem w pamięci wskazówki instruktora.

Padło moje nazwisko; szybko zająłem miejsce na siodełku, a koledzy troskliwie pomogli mi się przypiąć. Byłem gotowy do lotu. Instruktor jeszcze raz sprawdza, czy wszystko w porządku i padają słowa komendy:

— Pilot?

— Gotów! — odpowiadam, siląc się na spokój.

— Ogon?

— Gotów! — krzyczą dwaj koledzy trzymający szybowiec za ogon, zapierając się silnie nogami o ziemię.

— Naciągaj!

Prężą się krzepkie ramiona ośmiu kolegów naciągających liny, które szybko zaczynają się wydłużać i za moment wyrzucą mnie wraz z szybowcem w powietrze.

— Puść! — pada głośna komenda.

W tej chwili czuję silne szarpnięcie i unoszę się w powietrze. Skupiam całą uwagę, lekko oddaję drążek, wyrównuję zwis i obserwuję małą łączkę, na której mam wylądować. Ogarnia mnie radość, że przecież lecę i że spełniły się moje marzenia.

Nie ma jednak czasu na rozmyślania, bo ziemia tuż, więc zwiększam szybkość, wyrównuję i płoza lekko przyciera do trawy. Krótki dobieg i stoję w miejscu. Odpinam się, wysiadam i widzę, jak biegną do mnie koledzy z wózkiem, żeby z powrotem podwieźć szybowiec na start. Po drodze zasypują mnie pytaniami o przebiegu lotu, a ja z powagą udzielam im wywiadu. Po przybyciu na start melduję się instruktorowi, który ocenia wykonany przeze mnie lot.

Tymczasem na siodełku siedzi już następny adept sztuki latania i cała historia przebiegu lotu, a ja z powagą w mniej lub więcej szczęśliwie.

Dziś na licznych szybowiskach Polski Ludowej szkoli się setki młodych chłopców i dziewcząt. Latają na szybowcach konstrukcji krajowej, wykonanych przez polskich inżynierów i robotników. Nie ustępują one wcale szybowcom krajów zachodnich, a często je przewyższają. Wkrótce ci młodzi chłopcy latać będą na szybowcach wyczynowych, potem na samolotach sportowych, stając się pełnowartościowymi sportowcami lotniczymi.

Wszystko to stało się możliwe tylko dzięki temu, że kraj nasz został wyzwolony przez bohaterską Armię Radziecką. Dzięki temu, szerokim masom młodzieży chłopskiej i robotniczej zostały udostępnione wszystkie zawody z lotniczym włącznie, zwłaszcza zaś te, w których mogli się kształcić w Polsce sanacyjnej tylko synowie obszarników i fabrykantów.

kpr. pchr.
ZBIGNIEW INGLOS



Pocztę dzisiejszą rozpoczyna list kol. **EDWARDA ŁUCZYŃSKIEGO** z Sosnowca, który pisze, że chciałby się kształcić na konstruktora lotniczego. Kol. Edward miał zamiar wstąpić do Liceum Mechaniczno - Lotniczego w Warszawie lub w Bielsku, a nie jest pewny, czy to ostatnie jeszcze istnieje.

Odpowiadamy, że Liceum w Bielsku istnieje. Kolega ze szkoły źle Was poinformował. W nowym roku szkolnym do Liceum Mechaniczno - Lotniczego w Warszawie przyjmowani będą kandydaci mający ukończone 7 klas szkoły podstawowej, a Liceum to zostaje przekształcone w Technikum Mechaniczno - Lotnicze.

Drugi kłopot kol. Edka, to brak odpowiedniego miejsca zamieszkania na terenie Warszawy. „Nie wiem, czy mógłbym mieszkać w internacie". Co do drugiej sprawy, to najlepiej kolego zrobicie, gdy zwrócicie się z prośbą o informacje do Dyrekcji Liceum, do którego chcecie uczęszczać. Tam Was najlepiej poinformują o możliwościach zamieszkania przy szkole i przebiegu nauki. Adres: Liceum, Warszawa, ul. Hoża 88.

„SiM powinien być więcej modelarski" — pisze kol. **ANDRZEJ KIRASZCZUK** ze Skierniewic i boleje nad tym, że artykuły i plany poświęcone modelarstwu zajmują tak mało miejsca w numerze.

Odpowiadając Wam, Kolego, pragniemy wytłumaczyć, że SiM nie jest czasopismem wyłącznie modelarskim. Gdyby poświęcony był tylko modelarstwu, to istotnie byłoby rzeczą karygodną zamieszczać artykuły i plany modelarskie w tak małej ilości. SiM jednak, oprócz modelarstwa, ma przede wszystkim na celu szeroką popularyzację wszystkich dziedzin lotnictwa wśród społeczeństwa, ma informować młodzież o lotniczym życiu w Polsce.

Kol. kol. **JANA GWIZDĘ** z Kowar, **MACIEJA ZAWADZKIEGO** z Lublińca i **TADEUSZA BRYMA** z Małego Koła informujemy, że redakcja nie może kierować kandydatów na szkolenie lotnicze. Czyni to ZMP, gdzie w Zarządach Miejskich (Powiatowych) należy składać podania o przyjęcie. W celu dokładniejszego zapoznania się z warunkami przyjęć na szkolenie szybowcowe odsyłamy Was koledzy do poczty z poprzednich numerów SiM-u.

Kol. kol. **ANDRZEJOWI WARDAKOWI i ADAMOWI OGONIEWSKIEMU** z Wyszkowa komunikujemy, że nasza redakcja nie sprzedaje książek lotniczych. O ukazaniu się nowych książek lotniczych piszemy w SiM-ie i „Skrzydlatej Polsce".

Kol. **ZBIGNIEW KOZŁOWSKI** chce zostać lotnikiem wojskowym. Przypominamy, że najkrótsza droga do lotnictwa prowadzi przez Ligę Lotniczą. Zapiszcie się kolego jak najszybciej do szkolnego koła LL (o ile takie istnieje, jeżeli nie, to założcie je sami). W Lidze Lotniczej uzyskacie bezpłatne wyszkolenie pilota szybowcowego i silnikowego, a potem droga do OSL przed Wami otwarta. Niestety, nic nie dzieje się od razu, trzeba dużo uczyć się i w tym życzymy Wam powodzenia.

Kol. **WOJCIECH ZARZYCKI** z Kalisza zapytuje: „Gdzie mieści się szkoła kadetów? Pragnę do niej wstąpić, gdyż już od dawna marzę o lotnictwie".

Zaszło kolego nieporozumienie. Szkoła kadetów nie kształci lotników, jak ktoś Was mylnie poinformował. Jeśli pragniecie zostać lotnikiem, to zwróćcie przede wszystkim swoje zainteresowanie w kierunku Ligi Lotniczej. Liga Lotnicza jest jedyną w Polsce organizacją, która zajmuje się lotniczym szkoleniem młodzieży. Informacje o szkoleniu szybowcowym i silnikowym w LL znajdziecie w poczcie z poprzednich numerów SiM-u. Na to, aby już obecnie rozpocząć szkolenie lotnicze, jesteście za młodzi, musicie jeszcze dwa lata poczekać.

Chcę zostać lotnikiem, ale nie jestem członkiem Ligi Lotniczej. U nas w szkole nie ma koła LL — pisze kol. **WOJTEK LINKE ze Świebodzic.**

Kolego, Koło LL powinniście założyć sami, tym bardziej, że dużo jest w szkole kolegów chętnych do pracy w lotnictwie. Złóżcie prośbę o pomoc w założeniu koła do Zarządu Okręgu LL we Wrocławiu, ul. Gen. Świerczewskiego 99. Niezależnie od tego udajcie się do dyrekcji szkoły z prośbą o pozwolenie na założenie koła, poproście o pomoc koło ZMP, zbierzcie przynajmniej 20 chętnych i przeprowadźcie pierwsze zebranie, na którym należy wybrać Zarząd Koła. Materiały i wskazówki o prowadzeniu koła otrzymacie z Zarządu Okręgu Wrocławskiego LL. Możecie je czerpać także z SiM-u.

W kole będziecie mogli prowadzić kursy szkolenia lotniczego.

Niezależnie od tego możecie udać się do najbliższego Zarządu Powiatowego ZMP i złożyć podanie o przyjęcie na szkolenie szybowcowe w Lidze Lotniczej. Kandydatów na pilotów kieruje do Ligi Lotniczej — ZMP.

Taką samą odpowiedź dajemy kol. **CZESŁAWIE MIELCZAREK** z Sosnowca. W ZMP otrzymacie informacje o ośrodkach szkoleniowych LL. Za pozdrowienia dziękujemy.

Uwaga kol. kol. **ANDRZEJ SŁOCIŃSKI** z Sosnowca, **STEFAN MATYSIAK** z Kępna, **RYSZARD NIEWADZIŁ** z Kielc. Nadesłane materiały za mało konkretne i nieaktualne. Nie wykorzystamy. Prosimy o inne, mówiące o pracy lotniczej w Waszym terenie. Wszystkich kolegów przyjęliśmy do grona naszych stałych korespondentów.

Kol. **JANUSZ ŚWITAKOWSKI** — Końskie. Do grona naszych korespondentów chętnie Was przyjmiemy. Czekamy na wiadomości.

Kol. **K. SAWCZAK** z Rzeszowa. Nadesłanej przez Was notatki nie wykorzystamy. Podobną wiadomość otrzymaliśmy wcześniej ze Stalowej Woli. Prosimy o coś innego.

Kol. **R. DUSZEŃKO** z Warszawy. W sprawie nadesłanego listu interweniowaliśmy. Prosimy o powiadomienie nas, jak obecnie sprawa w Waszym Kole się przedstawia.

Kol. **GRAŻYNA FARYŚ** z Kalisza. Koleżanko, nadesłane przez Wasz klub zobowiązania są niekonkretne. Nie podajecie ilu pilotów je podjęło i jakie mają kwalifikacje. Uzyskanie wyższego stopnia wyszkolenia jest obowiązkiem pilota, więc nie może być podejmowane jako zobowiązanie. Jeśli chodzi o przeloty, to należy określić warunki przelotu np. wykonać przelot powrotny długości 100 km z szybkością 50 km/godz na szybowcu „Mucha". Ustanowić klubowy rekord długotrwałości lotu itp.

Czekamy na dalsze wiadomości.

Na tym kończymy dzisiejszą pocztę. Tych, którzy nie znaleźli odpowiedzi na swoje listy, prosimy o maleńki tydzień cierpliwości.

(Wil.)

ZWYCIĘZCY ELIMINATKI

Za najlepsze rozwiązanie eliminatki lotniczej redakcja przyznała zwycięzcom trzy równorzędne nagrody książkowe, które otrzymują: 1) ZBIGNIEW KRAWCZYK Z SOSNOWCA, UL. SUCHA 16A M. 10. Zbyszek ma 13 lat, jest uczniem VII klasy szkoły podstawowej i w przyszłości ma zamiar zostać lotnikiem. 2) LESZEK SMARZEWSKI Z KROTOSZYNA, UL. ARMII CZERWONEJ 43. 3) LUBOMIR MLECZAK Z SOSNOWCA, UL. KALISKA 33.

Leszek Smarzewski tak pisze o naszej eliminatce: „Eliminatka lotnicza zamieszczona w SiM-ie bardzo mi się podobała. Jestem prenumeratorem SiM-u i bardzo interesuję się lotnictwem. W przyszłości pragnę zostać lotnikiem. Rozwiązanie eliminatki nie sprawiło mi większych trudności. W imieniu swoim i kolegów proszę redakcję o częstsze zamieszczanie podobnych rozrywek umysłowych w SiM-ie.



LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

Kol. **ZDZISŁAW RUDZIKOWSKI** ze Szczecina został „odwalony" na badaniu lekarskim z powodu, jak pisze, „stwierdzenia zbytniej pobudliwości nerwowej".

Drogi Kolego! Zdrowe i „mocne" nerwy, to nieodzowny warunek kwalifikujący do służby w powietrzu. Jeżeli komisja lekarska stwierdziła u Was pewne niedomagania nerwowe, to niewątpliwie miała rację. Nie należy się tym jednak zrażać. Poradźcie się lekarza specjalisty chorób nerwowych i po przebyciu zaleconej przez niego kuracji zgłoście się na komisję po raz drugi. Nie jest wykluczone, że wszystko będzie w porządku. **(X)**

Kol. **„NIECIERPLIWY"** (nazwisko znane redakcji) z Częstochowy został odrzucony na komisji lekarskiej z powodu — jak pisze — stwierdzenia powiększenia kanałów pachwinowych. Nie wiemy, jak to się stało, bo — jak nas informuje nasz doradca od spraw medycyny — szerokie pierścienie zewnętrznych otworów kanałów pachwinowych nie stanowią przeszkody w przyjęciu kandydata na szkolenie lotnicze. Dyskwalifikuje dopiero utworzona przepuklina i to tylko czasowo. Po operacji kandydat odzyskuje zdolność do służby w powietrzu. **(O)**

Kol. **WŁADYSŁAW MUCOWSKI** z Opola martwi się, że nie będzie mógł latać z powodu płaskich stóp. Wyjaśniamy Wam, że stopy płaskie (lecz bez deformacji!) nie są przeszkodą w przyjęciu do służby w lotnictwie wojskowym. Uszy do góry — kol. Władysławie! **(O)**

Kol. **WŁADYSŁAW PILICHIEWICZ** z Bobrka Bytomskiego w okresie dzieciństwa chorował na krzywicę, skutkiem czego ma obecnie nogę krótszą o pół cm. Podana różnica długości kończyn dolnych (0,5 cm) nie stanowi przeszkody w przyjęciu Was na szkolenie lotnicze. **(O)**

Wielu czytelników zapytuje, jaka jest dolna granica wzrostu dla kandydatów do lotnictwa. Wyjaśniamy, że ważny jest nie tylko wzrost (minimum 165 cm), lecz także i długość kończyn dolnych, które nie mogą być krótsze niż 73 cm. **(O)**

Koledze **JURKOWI ŻARNOWIECKIEMU** z Warszawy brakuje 2 miesiące do wymaganego przepisami wieku lat 16. Martwi się, że z tego powodu nie będzie mógł być przyjęty na szkolenie szybowcowe.

Sytuacja nie przedstawia się tak tragicznie. Brak 1—2 miesięcy nie odgrywa większej roli. Odpowiedź na Wasze drugie pytanie znajdziecie w informacji podanej koledze Mucowskiemu. **(O)**

„ZŁAMANY PILOT" z Olsztyna (nazwisko znane redakcji) prosi o radę, co czynić w wypadku nadciśnienia krwi (powyżej 150 mm/Hg) oraz osłabienia słuchu.

Ciśnienie krwi o wartości powyżej 150 mm/Hg dyskwalifikuje kandydata na szkolenie lotnicze w zupełności. Należy zwrócić się do lekarza celem przeprowadzenia odpowiedniej kuracji. O ile wspomniane nadciśnienie będzie utrzymywać się przez czas dłuższy, to może być bardzo groźnym objawem dla zdrowia, a nawet może być powodem utraty życia.

Od kandydata na szkolenie lotnicze wymaga się zdolności słyszenia szeptu z odległości 6 m. O ile kandydat tej zdolności nie posiada, to nie może liczyć na przyjęcie go na szkolenie lotnicze. Należy chore uszy poddać leczeniu.

(P i B)

PRZEZ LOTNICZE OKULARY

NASZA OKŁADKA: Pilot państwowych linii lotniczych „Aeroflot" — Piotr Michajłowicz Michajłow w chwilę po przylocie do Moskwy. Michajłow rzucił hasło oszczędzania paliwa przez pilotów komunikacyjnych „Aeroflotu", które zostało entuzjastycznie podjęte. Załoga samolotu Michajłowa zaoszczędziła w roku 1950 paliwa na łączną sumę 60 tysięcy rubli.



...„Pierwszy start wykonujemy w odróżnieniu od poprzednio opisywanych — z ziemi. Model ustawiamy na podwoziu pod wiatr i następnie trzymając model za tył kadłuba, względnie za statecznik przebiegamy kilka kroków popychając model po ziemi. Po niewielkim rozbiegu model w zależności od siły pchnięcia wznosi się na 10 — 12 cm, po czym przepisowo ląduje na ziemi..."

Oto fragment z rozdziału „Regulacja i oblatywanie modeli z napędem silnikowym" z książki P. Elszteina pt. **„Oblatywanie modeli latających"**. W każdej księgarni oraz w każdej składnicy materiałów modelarskich Ligi Lotniczej można nabyć ten podręcznik w cenie 2 zł 40 gr.

ŚMIGŁO – BRZYTWA

Wysokie prędkości lotu i duże moce silników stawiają przed konstruktorami samolotów, które wyposażone są w zespoły turbośmigłowe poważne trudności. Aby sprawdzić działanie różnych kształtów śmigieł prowadzone są badania nad najbardziej wydawałoby się wymyślnymi obrysami łopatek.

Spośród podanych obok obrysów łopatek od „szabli tureckiej" poprzez śmigło „figurowe" najlepsze wyniki osiągnięto śmigłem o łopatce pokazanej na ostatnim zdjęciu. Stwierdzono, że śmigło metalowe z prawie prostokątnymi łopatkami i bardzo cienkim profilem wykazuje się dużą sprawnością w locie z prędkością do 1 000 km/godz.



CO TO JEST?

1. Pożar na lotnisku?
2. Sztuczne ognie na festynie pierwszomajowym?
3. Wyładowanie elektryczne?

Jest to lądowanie śmigłowca w nocy. Celem uwidocznienia pracy wirnika zamocowano na jego końcach lampy, których światło przy zdjęciu „na czas" uwidoczniło się w postaci kolistych smug.

MAŁY SŁOWNIK LOTNICZY

Akrobacje powietrzne — specjalne ewolucje na samolocie, różniące się od normalnego pilotażu, wykonywane celowo w przewidzianej z góry kolejności i prowadzące do zamierzonego wyniku. Istnieje kilka rodzajów akrobacji: na prototypach fabrycznych, jako jedna z prób wytrzymałości i zwrotności samolotu; pokazowa o charakterze widowiskowym na samolotach specjalnie w tym celu skonstruowanych; szkolna, mająca na celu doskonalenie pilota, przyzwyczajenie go do różnych sytuacji, mogących zaistnieć w czasie lotu.

Znalezienie się samolotu w sytuacji nienormalnej pomimo lub wbrew woli pilota nie należy określać jako akrobację, chociażby ewolucje zawierały jej cechy. Najbardziej znane figury akrobacji powietrznej są: korkociąg, pętla, ostry skręt, ślizg na ogon, ostre nurkowanie, beczka, przewrót, wywrót, zawrót.

Altocumulus — międzynarodowa nazwa chmur kłębiastych wysokich o kształcie tarcz, płacht lub walców, grubszych po środku układających się w grupy, ciągi, zwoje w 1 lub 2 kierunkach, zwane „dużymi barankami". Skrót — Acu.

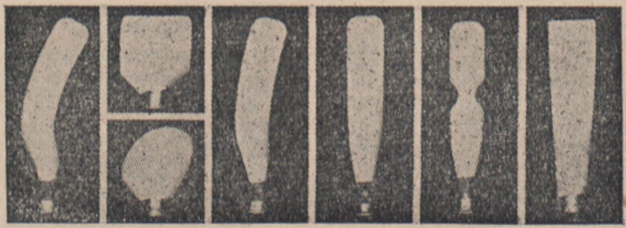
Altostratus — międzynarodowa nazwa chmur warstwowych wysokich występujących w postaci szarej (niebieskawej) niezbyt grubej powłoki, przez którą słońce i księżyc przeświecają niewyraźnie. Czasem daje deszcz (śnieg). Skrót — Ast.

Anemometr — po polsku wiatromierz, służy do dokładnego określania prędkości wiatru.

CZY WIECIE ŻE...

...w wydanych do chwili obecnej trzech tomach Wielkiej Encyklopedii Radzieckiej, każdy lotnik ma możność zaznajomienia się z historią lotnictwa ZSRR, z nauką i techniką radziecką.

...jeszcze w bieżącym miesiącu ukaże się nowa książka o tematyce lotniczej. Będzie nią powieść dla młodzieży Janusza Meissnera pod tytułem „MŁODE ASY".





WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa, ulica Ogrodowa 65.

Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 6 zł 60 gr, półrocznie — 12,60 gr, rocznie 24 zł.

Wpłacać czekami na konto PKO I-15678 na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażu „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16 a. Numery pojedyńcze i roczniki z lat ubiegłych można nabyć w redakcji, Warszawa, ulica Ogrodowa 65. Telefon 6-21-48. Zam. 1036 2-B-30600